

BEITRÄGE
ZUR
KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG
DES
HANDELS
UND DER
SCHIFF-FAHRT.

Herausgegeben

von

B. S. v. N A U,

Königl. Baierischem Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rhein- und Main-
schiffahrts-Angelegenheiten bei den Central-Commissionen zu Mainz, Ritter des Königl.
Civil-Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St.
Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitglieder der
Akademien und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig,
Marburg, München, Zürich etc. etc.

II. Band. VI. Heft.



MAINZ, 1819,

gedruckt bei JOHANN WIRTH, Betzelsgasse, Lit. C. N.º 128.

Auf Kosten des Herausgebers.

Der oft wiederholte Wunsch an der deutschen Gränze eine Retorsionssperre gegen den Eingang fremder Manufacturwaaren anzulegen, hat in England Besorgnisse erregt.

Man hat dem Parlament eine Petition überreicht, um die hohen Eingangszölle für fremde Waaren herabzusetzen.

Es ist nicht unwahrscheinlich dass das englische Zollgesetz deshalb Veränderungen erhalte.

Die Absicht der englischen Regierung wäre dabei, die deutsche Sperre gegen englische Fabricate abzuhalten.

Die deutsche Sperre mag immerhin der Einfuhr englischer Waaren nach Deutschland Abbruch thun; die Erleichterungen der englischen Einfuhrzölle, werden auf den Absatz deutscher Fabricate in England unbedeutenden Einfluss haben.

Der Britte verlangt keine deutsche Fabrikate. Diese Sitte oder diese Gewohnheit oder dieser Eigensinn, ist stärker als das strengste Gesetz.

Werden die deutschen Familienväter es sich einstens zur Pflicht machen, ernstlich dafür zu sorgen, dass keine andere, als deutsche Fabricate angeschafft und verarbeitet werden, dann verschwinden fremde Stoffe aus den Niederlagen deutscher Handelsleute eben so schnell, als man sie vorher aufsuchte.

Beschränkt der deutsche seine Lust nach ausländischen Stoffen nicht aus eigner patriotischer Antriebe, so werden bei den strengsten Verbothen, ihm die Schmugelcomptoire seine Bestellungen meistens und wahrscheinlich zu vorigen Preissen befriedigen.

*

Eine Vorstellung des Herrn *List* an S. M. den Kaiser von Oestreich giebt die neuesten Wünsche vieler deutscher Fabrikbesitzer und Kaufleute über Anlegung einer deutschen Grenzsperre zu erkennen. Zur Erleichterung des Vollzugs — wird in dieser Vorstellung gesagt:

»Für die österreichische — so wie für die Industrie der übrigen deutschen Länder finden sie nur Rettung in gemeinschaftlicher Retorsion gegen die übrigen europäischen Staaten des deutschen Bundes, oder mit andern Worten: in der Ausdehnung des österreichischen Merkantilsystems auf ganz Deutschland. — Die Bittsteller verlangen also kein neues System; sie bekennen sich zu denselben Grundsätzen, in welchen die Staaten Eurer Majestät schon längst ihre Rettung gesucht haben. Aber sie hegen die Ueberzeugung, dass nur in Verbindung mit dem übrigen Deutschland den österreichischen Staaten die Wohlthaten eines Prohibitivsystems in vollem Mase zu Theil werden können, und dass, unter dieser Voraussetzung, es dem eigenen Vortheile Oesterreichs entspreche, wenn es mit dem übrigen Deutschland in möglichst freien Verkehr träte. Sie glauben diese, auf die natürlichen Verhältnisse der deutschen Länder sich gründenden Ansichten in ihren frühern eingereichten Vorstellungen bis zur Evidenz gerechtfertigt zu haben.«

»Die österreichische Industrie wird nicht durch die übrigen deutschen Staaten — sondern durch die Industrie und die Handelsbeschränkungen der Engländer, Franzosen u. s. w. gefährdet. Ein österreichisches Prohibitivsystem, wenn es für sich allein da steht, und mit gleicher Schärfe gegen Deutschland, wie gegen andere Staaten gerichtet ist, stöhrt den — Oesterreich selbst so vortheilhaften Verkehr mit dem übrigen Deutschland, ohne die englischen und französischen Fabrikate abzuhalten. Es ist offenkundig, dass diese Letztern mit einer Assekuranz von wenigen Procenten längs der ganzen weiten Landgränze Oesterreichs eingeschwärzt werden.«

»Würde hingegen bei einem gemeinschaftlichen deutschen Merkantilsystem gegen die übrigen europäischen Staaten eine Duane an den Meeres-

küsten aufgestellt, und der Handel zwischen den verschiedenen Bundesstaaten frei gegeben; so könnte nicht nur fast keine Einschwärtzung mehr statt finden, sondern es würde auch dadurch den österreichischen Seiden-, Wollen-, Eisen- und Leinenfabrikaten und allen österreichischen Producten in dem übrigen Deutschland derjenige freie Markt eröffnet, welcher alsdann den Fabrikaten und Producten der fremden Nationen durch die Bundesduane verschlossen wäre. «

» Diese Vortheile könnte die österreichische Monarchie erreichen, ohne ihr bisheriges System auf das Spiel zu setzen, ohne sogar vor der Hand andere Concessionen zu geben, als solche, welche dem Interesse der österreichischen Industrie entsprächen. Es könnte nämlich die österreichische Duane neben der Bundesduane bestehen bleiben, als Contro-
le gegen die äussere Bundesduane, und selbst als einstweiliges Schutzmittel gegen Deutschland in Ansehung derjenige Fabrikate, in welchen Oesterreich mit den übrigen deutschen Ländern nicht sogleich concurriren zu können glaubt, und die es bis zu weiterer Vervollkommung auf bestimmte Zeit von dem freien Verkehr ausschliesst.
 Auf solche Weise würde Oesterreich die Vortheile einer doppelten Duane gegen England und Frankreich, der freien Concurrenz mit seinen Seiden-, Wollen-, Eisen-, etc. Fabrikaten in dem übrigen Deutschland, des vergrösserten Absatzes seiner Urproducte-Bergwerks-Erzeugnisse etc. erreichen, ohne dagegen diejenigen seiner Fabriken, welche für den Augenblick noch nicht mit den übrigen deutschen Fabriken concurriren können, plötzlich einer nachtheiligen Concurrenz Preiss zu geben, ohne weder in industrieller noch in finanzieller Rücksicht das Mindeste zu riskiren. Der freie Verkehr würde nur allmählig eintreten, so wie Oesterreich denselben seinem Interesse gemäs fände. Es lässt sich aber fast mit Gewissheit voraussehen, dass Oesterreich in kurzer Zeit, den völlig freien Verkehr selbst wünschen wird; denn der Einfluss dieser Masregel auf seine Fabriken wird so wohlthätig seyn, dass sie die Concurrenz des übrigen Deutschlands nicht mehr scheuen wer-

den. Die Periode des Continental-Systems, während der Jahre 1809 bis 1814 giebt hievon den sprechenden Beweis. Damals wurde die Retorsion nur allein gegen England mit Consequenz durchgeführt und die österreichische Industrie machte in dieser kurzen Zeit grössere Fortschritte, als zuvor kaum in einem halben Jahrhundert.«

»Die hier aufgezählten Vorthelle, welche den Staaten Eurer k. k. Majestät aus den vorgeschlagenen Masregeln erwachsen würden, sind so bedeutend, so einleuchtend, dass ihnen bei jeder unpartheiischen Würdigung volle Anerkenntniss zu Theile werden muss; und die allerunterthänigsten Bittsteller sind so sehr von der väterlichen Sorgfalt Ew. k. k. Majestät für das Wohl Allerhöchstihrer Unterthanen überzeugt, dass sie mit voller Zuversicht schleunige und kräftige Hilfe von demselben Augenblick erwarten, in welchem Allerhöchstdieselben volle Ueberzeugung von der Richtigkeit ihrer allerunterthänigsten Vorstellungen erlangen werden.«

Angenommen: Oesterreich genehmige diesen Vorschlag und träte der Bundesdouane unter obigem Vorbehalte bei, so könnte doch wohl andern deutschen Bundestaten, welche Douanen an ihren Grenzen haben, dieselbe Ausnahme nicht vorenthalten bleiben. *Es würden also an den Bundesstaaten Douanen bestehen, und zugleich eine allgemeine Mautlinie um Deutschland gezogen werden.*

Ob durch solche Vorschläge die deutsche Fabrication und der deutsche Handel gewinnen werden, überlasse ich der Ueberlegung derjenigen, welche diese Vorstellung veranlasst haben.

XVIII.

Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbs-Industrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren.

Das Gedeihen und die Wohlfahrt der Industrie ist die Frucht eines langjährigen Friedens und geordneter Verhältnisse der Staaten. Verheerende Kriege und erschöpfende Anstrengungen der Völker wirken noch in ihren spätern Folgen nachtheilig auf den Zustand der Industrie ein. Dieses ist, mehr als je, die Erfahrung unserer Zeit. Die Klagen über das Stocken des Erwerbes sind beinahe allgemein geworden. Es würde indessen ungerecht seyn, über die Folgen von Ereignissen, welche sich nun einmahl nicht ungeschehen machen lassen, dasjenige zu verkennen, was aufgeklärte Regierungen leisten und geleistet haben, um alte Wunden zu heilen, und die allgemeine Wohlfahrt wieder zu beleben. Wir werden uns hier auf eine kurze Uebersicht desjenigen beschränken, was seit den letzten Jahren zur Beförderung der National-Industrie und des Handels in dem österreichischen Staate geschehen ist.

Es konnte der weisen Einsicht der Staatsverwaltung nicht entgehen, wie viele Vortheile die Zurückführung alles desjenigen, was die Handels- und Gewerbsverhältnisse des Staates betrifft, unter den Wirkungskreis einer eigenen Zentral-Behörde für die Vereinfachung der Geschäfte sowohl, als vorzüglich für die Ausführung allgemeiner, auf ein bestimmtes System gegründeter Masregeln diesem Administrations-

zweige verschaffen würde. Diese Zentralisirung war durch die seit dem Frieden vermehrte Heterogenität der einzelnen Bestandtheile der Monarchie und ihrer Verfassungen noch dringender geworden.

Mit höchstem Handschreiben Sr. M. des Kaisers vom 11. Juli 1816 wurde über einen Vorschlag Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers *Philipp Grafen von Stadion* zu diesem Ende unter der Leitung Sr. Excellenz des k. k. geheimen Raths, *Philipp Ritters von Stahl*, eine eigene *Kommerz-Hofkommission* zusammengesetzt, ihr der zweckmässige Wirkungskreis vorgezeichnet, und sie ermächtigt, Handelsleute und Fabrikanten von den bedeutenderen Handels- und Fabriksplätzen zu berufen, und ihre Ansichten, Wünsche und Vorschläge über Verbesserungen in den Anstalten zur Belebung des Handels und der Industrie zu vernehmen.

Die Aufmerksamkeit dieser neuen Zentralbehörde richtete sich zuerst auf das dringende Bedürfniss einer neuen und allgemeinen Regulirung des Zollwesens.

Der österreichische Staat, welcher sich in seinem gegenwärtigen Zustande von dem $42^{\circ} 7'$ bis zum $51^{\circ} 4'$ nördlicher Breite, und vom $25^{\circ} 56'$ bis zum $44^{\circ} 10'$ östlicher Länge erstreckt, welcher in einem Gränzumfange von $985\frac{3}{4}$ Meilen einen Flächeninhalt von 12056 geographischen Quadratmeilen, und eine Bevölkerung von beiläufig 28 Millionen Einwohnern in sich begreift, mit deutschen und italienischen Staaten, mit der Schweiz, Russland und der Türkei in den vielseitigen Berührungen und nachbarlichen Verhältnissen steht, einen Mittelpunkt zwischen kultivirten und unkultivirten Ländern bildet, den rauhen Norden mit Italiens schönem Himmel paaret, mehrere der grössten schiffbaren Flüsse von Europa beherrscht, herrliche altberühmte Seehäfen besitzt, im Wechsel fruchtbarer Ebenen und metallreicher Gebirge, gesegnet mit Produkten aller Art, zum Theil von arbeitsamen, industriösen, kultivirten, zum Theil von noch bildsamen Völkern bewohnt wird, bietet zwar allerdings eine Mannigfaltigkeit von Quellen des Na-

tionalreichthums dar, welche bei einer weissen Benützung Stoff im Ueberfluss in sich fassen, um Landbau, Industrie und Handel gleich mächtig zu beleben, und selbst die Wunden langjähriger Kriege zu heilen. Allein, ausser den allgemeinen bekannten Verhältnissen, welche *Ungarn* und *Siebenbürgen* mit den dazu gehörigen Nebenländern in staatswirthschaftlicher Hinsicht von den übrigen Ländern des österreichischen Staates trennen, hatten auch die neu erworbenen Provinzen, die *Lombardie*, *Venedig*, *Tyrol*, die Landestheile von *Oberösterreich* u. s. w. vor ihrer neuen Vereinigung mit diesem Staate, jede ihre eigenen Handelssysteme, Zollverfassungen und Mauthkordone. In diesen Provinzen ist die Gewerbefreyheit eingeführt, in den alt-österreichischen Ländern herrscht noch die Zunftverfassung. Jede Provinz hatte ihr eigenes Interesse, in allen zusammen stellte sich ein buntes Gemenge verschiedenartiger innerer Verhältnisse, Ansichten, Meinungen und Nationalcharaktere dar. Man musste daher vor allem darauf bedacht seyn, jene Schranken zu durchbrechen, und den *innern freien Verkehr*, als die erste Grundlage zur Wiederbelebung der Nationalindustrie und zur Vereinigung der verschiedenen Provinzen unter ein gemeinschaftliches Handels-Interesse herzustellen.

Solche Unternehmungen sind nicht ohne Schwierigkeiten. In Frankreich waren die Bemühungen *Colberts* vergebens, die Provinzial-Zölle aufzuheben, und einen gleichförmigen Zoll-Tarif einzuführen. Der Zoll-Tarif vom Jahre 1664 wurde in den *provinces des cinq grosses fermes* angenommen. Alle Vorschläge, welche durch *Noailles* in der Minderjährigkeit *Ludwigs XV.*, durch den Finanz-Minister *Orry* nach 1757, durch *Trudaine* 1763, durch *Turgot*, *Necker* und *Calonne* gemacht worden waren, scheiterten, bis endlich durch das Dekret der Nationalversammlung vom 30. und 31. Oktober 1790 *) alle Zölle und Mauthen mit einem Mahle auf die Gränzen hinausgerückt, und ein

*) Lois concernant le commerce etc. etc. par G. F. de Martens Tom. I. p. 502 — 506.

einförmiger, für ganz Frankreich gültiger General-Zoll-Tarif eingeführt wurde.

Was Revolutionen zerstören und schaffen, passt nicht auf den geregelten Zustand eines ruhigen Staates, auf den Geist einer wohlwollenden Regierung, welche alle Klassen der Staatsbürger, ihr Eigenthum, ihre Rechte und Interessen mit gleicher Sorgfalt beachten und schonen soll. Um den freien Verkehr im Innern eines grossen, aus den verschiedenartigsten Bestandtheilen zusammengesetzten Staates, herzustellen, um folglich das einzelne Provinzial-Zollwesen des Staates zu generalisiren, handelt es sich nicht blos darum, die einzelnen Provinzial-Interessen zu vereinigen, sondern auch die Privat-Interessen der verschiedenen Klassen und Stände im Staate, ihre durch Zeit und Umstände konsolidirten Verhältnisse zu beachten, um nicht durch gewaltsame Verletzungen schädliche Reaktionen herbeizuführen.

Es kann hier nicht die Rede seyn von den verschiedenen staatswirthschaftlichen Theorien in Bezug auf das Zollwesen. Die gebildeten Staatsmänner sind wohl über die Hauptgrundsätze dieser Systeme und über ihren relativen Werth, der Wesenheit nach, einig. Allein der grösste Theil der Regierungen in den kultivirten Staaten huldigt in Beziehung auf das Handels- und Zollwesen gegen das Ausland beschränkenden Systemen. Selbst das in seinem Innern so liberale England geht mehr als jede andere grosse Macht mit einer Strenge gegen den Handel des Auslandes vor, welche nirgend ein Gegenstück findet.

Die meisten grossen Staaten in Europa mussten nach und nach, wenn sie nicht eine verderbliche Reaktion der zerstörten natürlichen Verhältnisse des Welthandels fühlen sollten, eigene beschränkende Systeme ergreifen. Unter dem Schutze eines solchen Systems ist in den österreichischen Provinzen eine Masse von Industrial-Unternehmungen entstanden, welche seit mehr als dreissig Jahren einen grossen Theil der National-Kapitalien an sich zogen, und welche insbesondere während der Kontinental-Sperre in der Zeit eines über alles Verhältniss vermehr-

ten Papiergeldes bei einer wohl nie wiederkehrenden unermesslichen Nachfrage nach-Fabrikations-Waaren eine ungeheure Ausdehnung erreichten.

Wenn nun in dem Laufe der letzverflossenen Jahre die Aufhebung der Kontinental-Sperre, und zu Folge der Alles überwiegenden Rücksichten des Staatskredits, die Reduktion des Papiergeldes eine entgegengesetzte Lage der Dinge in Beziehung auf den vormahls so blühenden Stand der inländischen Fabriken hervorbrachte, wenn das Unglück einiger Missjahre die Noth und Erwerblosigkeit vermehrte, und wenn andere grosse Staaten, weit entfernt, liberalen Grundsätzen zu huldigen, die Prohibitiv-Systeme vielmehr mit aller Strenge handhabten, oder neue, unsere Industrie drückende, Verbotsgesetzen ähnliche, Zollbestimmungen einführten; so forderte es wohl das Interesse, ja die Pflicht des Staates in einem hohen Grade, die inländischen Fabriken, so viel es nur in der Macht der Regierung stand, zu schützen, und zu verhindern, dass mit ihnen nicht ein grosser Theil der Nationalkapitalien zu Grunde ging.

Es musste ferner berücksichtigt werden, dass für den österreichischen Staat weder ein isolirtes Agrikultur-System noch auch ein isolirtes Merkantil-System passe. Der Glanz des Thrones, die verfeinerten Bedürfnisse der Nation, die Erhöhung der Produktionsfähigkeit des Landbaues selbst erheischen ein dauerhaftes Gedeihen der Nationalindustrie. Wäre Oesterreich ein handels- und industriearmer Staat gewesen, so würde er nicht vermocht haben, die langjährigen französischen Umwälzungskriege auszuhalten, die Heere beständig mit allen Kriegserfordernissen zu versehen, und sich vor einer gänzlichen Nationalverarmung zu retten. Allein auf der andern Seite lässt es sich auch nicht verkennen, dass der Landbau die Grundlage des Nationalreichthums ist, dass er der Industrie Lebensmittel und Urstoffe herbeischafft, und dass vielleicht seit *Colberts* Zeiten die meisten Staaten in Europa sich zu sehr auf die Seite eines isolirten Merkantil-Systems hingeneigt haben dürften. Die

am mächtigsten und dauerhaftesten konstruirten Staaten sind ohne Zweifel diejenigen, deren Existenz auf einer ungekünstelten Wechselwirkung zwischen Landbau, Industrie und Handel beruhet. Das System des natürlichen Gleichgewichts dieser Staatskräfte scheint allein dasjenige zu seyn, von welchem der unfehlbare Erfolg eines allmählich wiederkehrenden allgemeinen Wohlstandes zu erwarten ist.

Je verschiedenartiger die einzelnen Interessen sind, desto schwieriger ist indessen die Beobachtung dieses Gleichgewichts. Der Landwirth wünscht das Verbot oder wenigstens die grösstmögliche Erschwerung der Einfuhr fremder Landeserzeugnisse und Urstoffe, die er selbst im Inlande hervorzubringen vermag, und wo möglich freie Ausfuhr seiner Erzeugnisse; der Fabrikant dagegen, der Lebensmittel zur Erhaltung seiner Arbeiter, und Urstoffe zur Verarbeitung seiner Fabrikwaaren bedarf, die freie Einfuhr der Lebensmittel und Urstoffe, oder doch wenigstens die grösstmögliche Erleichterung derselben durch niedere Zölle, die Erschwerung ihrer Ausfuhr, und die strengste Ausschliessung fremder Fabrikwaaren, so wie die freieste Ausfuhr der eigenen Fabrikate. Das Interesse des Kaufmannes bestehet in dem ungestörtesten Austausch der Erzeugnisse aller Welttheile; er wünscht alles, was seinem Handelsbetriebe unterliegt, ohne Einschränkung, ohne Auflage, ein- und ausführen zu können. Der Konsument möchte so wohlfeil als möglich leben; wenn man diesen anhört, so sollte die Ausfuhr der inländischen Landes- und Gewerbeerzeugnisse verboten oder erschwert, und die Einfuhr der fremden Erzeugnisse frei gestattet oder erleichtert werden. Die Staatskasse rechnet auf die Zölle als Staatseinkünfte, welche sie nicht wohl entbehren kann, ohne sich einer ausgiebigen Quelle zur Deckung der Staatsauslagen zu berauben, oder noch drückendere Auflagen auf andere steuerbare Gegenstände zu wälzen. Die Benützung eines grossen Theils der Nationalkapitalien endlich hängt von dem Zollsysteme ab: überspannte Zölle, unüberlegte Mauthgesetze, plötzliche Herabsetzungen oder Veränderungen der Zölle können manche Unter-

nehmung lähmen, folglich auf die darauf verwendeten Kapitalien zerstörend einwirken; wogegen wieder manche Kapitalien unter gewissen Umständen durch zollbegünstigte Unternehmungen über alles Verhältniss fruchtbringend werden.

Um Missverständnissen vorzubeugen, darf man hier wohl nochmals auf die gegenwärtig bestehenden verwickelten Verhältnisse des Welthandels, die Stellung der Staaten gegen einander, die Lage der Industrie und den gegenwärtigen Geist der europäischen Handelspolitik hinweisen. Nach den Grundsätzen der reinen Theorie würden freilich mittelst der Herstellung einer allgemeinen Handelsfreiheit alle diese Schwierigkeiten hinwegfallen; allein vor der Hand stellen sich diese Grundsätze in der wirklichen Welt, wie sie ist, nur als fromme Wünsche dar, und das Streben einer weisen Staatsverwaltung muss sich darauf beschränken, die Folgen und Uebel eines gezwungenen Zustandes durch ein wohlüberdachtes, alle Rücksichten umfassendes System zu mildern.

Die k. k. Kommerz-Hofkommission war bemühet, das Gleichgewicht dieser Interessen durch ein umsichtsvolles, stufenweises Fortschreiten in der Generalisirung des Zollsystems herzustellen. So wie nach erlangter genauer Kenntniss aller Verhältnisse die Dringlichkeit der Gegenstände sich reihete, wurde die Regulirung des allgemeinen Zollsystems mittels einzelner Spezialtarife vorgenommen: die Bergwerksprodukte und Metallwaaren, die Seide, Schafwolle, Baumwolle, Hanf, Flachs und die daraus verfertigten Waaren, Papier, Glas, Porzellan und Steingut, Lebensmittel und Getränke u. s. w. sind bereits der vollständigen Revision unterzogen, der innere freie Verkehr mit diesen Artikeln ist theils hergestellt, theils auf dem Punkte hergestellt zu werden. Mehrere Verbotsgesetze, welche den freien Verkehr von Landesprodukten mit dem Auslande störten, wurden aufgehoben, mehrere drückende Zölle gemildert. Die Zollbestimmungen wurden auf einfachere Sätze zurückgeführt, die Nomenklaturen berichtigt, und die ver-

schiedenen bei der neuen Zollregulirung eintretenden staatswirthschaftlichen Rücksichten genau beachtet. Es erübrigen nur noch die Kolonial-Waaren und einige unbedeutende Artikel, deren Zollregulirung wahrscheinlich im Werke ist: und so wird das mühsame Werk der Generalisirung des Zollwesens bald vollendet seyn.

So wie bereits die zollämtliche Linie, welche die alten und neuen Landestheile der Provinz Oberösterreich von einander trennte, aufgehoben, und der innere freie Verkehr in dieser Provinz bereits hergestellt ist, so werden dann auch die zollämtlichen Linien, welche die Lombardie, Venedig, Tyrol und die altösterreichischen Provinzen von einander scheiden, niedergerissen, und die freien Handelsverbindungen zwischen allen diesen Provinzen hergestellt werden. Nur die Aufhebung des ungrischen Kordons hindern noch bekannte Provinzial-Verhältnisse. Die Fabriken in den alt-österreichischen Provinzen werden immer mehrere und neue Wege des bisher verminderten Absatzes ihrer Fabrikwaaren, die *Lombardie*, *Venedig* und *Tyrol* erwünschte Tauschmittel ihres Reichthums an Landeserzeugnissen, und die Handelsstädte der Monarchie einen ausgedehnten Spielraum des gegenseitig beförderten Verkehrs finden.

Schon bereisen italienische Handels-Kommissionäre die alt-österreichischen Märkte und Provinzen, und alt-österreichische Handels-Kommissionäre Italien und Tyrol, um gegenseitige Verbindungen anzuknüpfen, und die gegenseitigen Verhältnisse der Handelsartikel kennen zu lernen. Insbesondere nehmen die Bestellungen von Waaren der industriereichen alt-österreichischen Provinzen, vorzüglich von baumwollenen und schafwollenen Waaren nach den italienischen Provinzen täglich zu.

Der *Durchzugshandel*, als Beförderung der ausländischen Erzeugung zur ausländischen Verzehrung ist für jedes Land, welches als Mittel zu dieser Beförderung dienet, ein durchaus reiner Gewinn. Ohne ausländische Waaren zur innern Verzehrung zu bringen, oder

im Inlande selbst brauchbare Erzeugnisse dem Auslande zuzuführen, gewährt er vielfältigen Zweigen der inländischen Industrie Beschäftigung, wirkt auf die Erhaltung und Vermehrung des Zugviehstandes, und dadurch auch auf den Ackerbau vortheilhaft ein, verschafft dem Landmanne bei ruhender Feldarbeit Verdienst, belebet oft unwirthbare, sonst unbewohnte Gegenden, und bahnet nicht selten selbst dem Absatze der entbehrlichen inländischen Erzeugnisse in das Ausland den Weg. Es ist, dem Vernehmen nach, ein neuer, auf die liberalsten Grundsätze gebauter Transito-Tarif für den österreichischen Staat entworfen worden, welcher vielleicht nächstens zur Ausführung kommen dürfte.

Indem die Staatsverwaltung ihre vorzügliche Aufmerksamkeit auf die grösstmögliche Belebung des innern Verkehrs richtete, können ihr wohl auch jene Hindernisse nicht entgehen, welche das bestehende, drückende Wegmauth-System und lästige Lokalgebühren verursachen. Es ist zu erwarten, dass ein System, welches den Handel stört, mit unverhältnissmässig hohen Regiekosten verbunden ist, und dem Staatschatze das hinreichende Einkommen nicht verschafft, aufgehoben, und dass entweder die Wegmauthen auf die Grenzen der Monarchie hinausgerückt, oder ganz abgeschafft, und durch einfachere Mittel, ohne neue drückende Lasten, ersetzt werden dürften.

Zu den mächtigsten Beförderungsmitteln des innern Handelsverkehrs gehören ohne Zweifel die *Land-* und *Wasserstrassen*. Sie sind als die Adern des Staatskörpers zu betrachten, in welchen sich der innere Kreislauf der Staatskräfte freier und mächtiger, oder träger und ohnmächtiger beweget, je nachdem die Staatsverwaltung sie sorgsam pfleget oder vernachlässigt.

Es würde uns hier zu weit von unserm Zwecke ableiten, wenn wir uns in eine ausführliche Darstellung alles dessen einlassen wollten, was ungeachtet so mancher ungünstiger Zeitumstände für die Herstellung der innern Verbindungswege unter der thatenreichen Regie-

rung Sr. M. des Kaisers *Franz* geschehen ist. Wir wollen uns hier bloss auf die neuesten und merkwürdigsten Thatsachen beschränken.

Um den Durchzug des Handels durch das lombardisch-venetianische Königreich nach dem südlichen Deutschland und nach den Rheingegenden durch *Graubünden* zu erleichtern, sind Unterhandlungen über eine neue Kommerzialstrasse von *Chiavenna* über den Berg *Splügen* nach *Graubünden* eingeleitet worden. Diese Strasse ist ihrer Vollendung nahe.

Eine neue Verbindung der südöstlichen Theile Deutschlands mit der Lombardie beabsichtigt der beschlossene Strassenzug in der Provinz *Sondrio* über *Bornio* nach *Tyrol*. Von *Sondrio* bis *Tirano* ist die Kommerzialstrasse bereits hergestellt.

In den alt-österreichischen Provinzen zeichnet sich *Böhmen* insbesondere aus, in welchem Lande während der letzten Jahre bloss durch Privatkonzurrenz grosse Strecken von Kommerzialstrassen hergestellt, und die im Jahre 1796 vorhandenen ein und sechzig Meilen gebauter Strassen gegenwärtig auf zwei hundert ein und dreissig Meilen vermehrt worden sind.

Unter die merkwürdigsten Unternehmungen der gegenwärtigen Regierung kann der grosse Kanal gezählt werden, der von *Wien* bis nach *Triest* geführt worden, und die Donau mit dem adriatischen Meere vereinigen soll. Derselbe ist von dieser Hauptstadt an bis zur ungarischen Grenze bereits hergestellt, und nach der Wiederkehr des Friedens die Verhandlung über die weitere Fortsetzung derselben eingeleitet worden.

Der schiffbare Kanal von *Mayland* nach *Pavia* wird in diesem Jahre vollendet. Dieses grosse gemeinnützige Unternehmen war schon vor beinahe vier hundert Jahren im Antrage, und dessen Ausführung im Jahre 1564 beschlossen. Allein wegen der Schwierigkeit, die Kosten aufzubringen, wurde erst im Jahre 1597 unter dem Gouverneur Grafen *Fuentes* der Bau des Kanales angefangen, jedoch nur durch

eine kurze Strecke bis zum Wildstrome *Lambro* fortgeführt. Erst im Jahre 1772 brachte der damahlige General-Gouverneur *Erzherzog Ferdinand* diesen wichtigen Gegenstand wieder in Anregung. Die Kaiserin *Maria Theresia* beschloss im Jahre 1773 die Fortsetzung dieses Kanals sowohl, als auch den Bau des Kanals *della Martesana*, welcher von *Lecco*, wo die *Adda* wegen Klippen und Wasserfällen nicht schiffbar ist, nach *Mayland* führet. Der Bau dieses letztern Kanals, welcher der Stadt *Mayland* die Verbindung zu Wasser mit dem See von *Como* zur grossen Erleichterung des innern Verkehrs verschaffet, wurde zuerst begonnen, weil durch diesen Kanal die Herbeiführung der zum Baue des von *Mayland* nach *Pavia* nöthigen Materialien erleichtert wurde. Der Bau dieses letztern Kanals unterblieb abermahl wegen eingetretener Hindernisse bis zum Jahre 1807, wo von der erloschenen italienischen Regierung wieder Hand an die Arbeit gelegt wurde. Der glorreichen Regierung Sr. M. des Kaisers *Franz* war es vorbehalten, dieses grosse Werk zu vollenden. *Mayland* geniesset bereits den Vorthail zweier schiffbarer Kanäle, nämlich des gedachten Kanals *della Martesana*, und des sogenannten *Naviglio grande*, der von dem *Ticino* unweit seines Ausflusses aus dem *Lago Maggiore* nach *Mayland* geleitet ist, und dieser Stadt die Natur- und Kunsterzeugnisse von den Gebirgsgegenden, und den am *Lago Maggiore* gelegenen Ländern zuführet. Durch den dritten neuen Kanal von *Mayland* nach *Pavia* wird der Vorthail der Wasserfracht über das ganze Land verbreitet, die unmittelbare Verbindung mit dem adriatischen Meere durch die Häfen von *Goro*, *Chioggia* und *Venedig* geöffnet, und der Stadt *Mayland* in Beziehung auf den eigenen und den Durchzugshandel gewissermassen der Vorthail eines Seeplatzes verschafft *).

*) Ueber die Schiffbarmachung der Flüsse und ihre Vereinigung durch Kanäle in dem österreichischen Staate befinden sich theils in Druckschriften, theils in den Archiven der Hofstellen viele Vorschläge von *Vogemont*, *Fremaut*, *Le Maire*, Frei-

Wenn der Verkehr im Innern eines Landes immer mehr belebt werden soll, so müssen auch alle Triebfedern in Bewegung gesetzt werden, um den schädlichen Egoismus zu paralysiren, der so manche Gewerbsklassen von einander trennt, und um bei dem Bürgerstande einen wahren Gemeingeist, ein thätiges und nützliches Ineinanderwirken zu erwecken.

Dieser Zweck kann durch die Vereinigung der rechtlichsten und aufgeklärtesten Landwirthe, Fabrikanten, Gewerbsleute, Kaufleute und staatswirthschaftlich gebildeter Männer in *Handelskammern* am füglichsten erreicht werden. Durch diese Vereine können nach und nach alte Vorurtheile und Missbräuche des Zunftgeistes, ohne plötzliche gewaltsame Zerstörungen verjährter Gewohnheiten beseitigt, alle interessanten Notizen über den Stand des Handels, der Fabriken und Manufakturen gesammelt, sachverständige Ansichten über die Hindernisse, welche ihre Entwicklung und ihre Fortschritte hemmen, über die Mittel, ihren Flor zu befördern, über die nützlichsten Einrichtungen im Handelsfache erlangt, und den verschiedenen Gewerbsklassen die Wege gebahnet werden, ihre Wünsche und Bedürfnisse in wohlorganisir-

herrs von *Sternthal*, Hofrath von *Raab*, Gebrüdern *Kiss*, *Gruber*, v. *Schemerl*, Freiherrn von *Lichtenstern*, u. a. welche aus der Vergessenheit hervorgezogen, mit Rücksicht auf die neuesten Verhältnisse der Monarchie genauer gewürdigt, und bei günstigen Zeitumständen zum Theil ausgeführt zu werden verdienen. Vielleicht sind wir in einiger Zeit so glücklich, eine genaue Uebersicht dieser Vorschläge liefern zu können, indem unser Bestreben hauptsächlich dahin gehet, über alles, was zur Belebung des Handels und der Industrie beitragen kann, Licht und Aufklärung zu verbreiten. Die Herausgabe einer ausführlichen Strom- und Strassenkarte der Monarchie, mit Benützung und Andeutung der von sachverständigen Männern vorgeschlagenen neuen Wasser- und Land-Kommunikationen im Innern des Landes, und mit Beifügung eines erklärenden Textes würde gewiss für jeden denkenden Staatsmann und wohlwollenden Freund des Vaterlandes von grossem Interesse seyn.

ten Vereinen unter öffentlicher Autorität mit gründlicher Erörterung der wichtigsten Angelegenheiten, welche ihre Wohlfahrt im reinen Handelsfache betreffen, zur Kenntniss der Staatsverwaltung zu bringen. Sie sind das Band, welches die Treue und Anhänglichkeit des Bürgerstandes an die Regierung immer mehr befestigt.

Eine ähnliche, treffliche Einrichtung bestehet bereits in dem lombardisch-venetianischen Königreiche. Die Lombardie insbesondere verdanket sie der Regentenweisheit des Kaisers *Joseph II.* Es ist zu hoffen, dass diese Einrichtung auch noch den deutschen Provinzen werde zu Theil werden. Die Aufklärungen und praktischen Ansichten, welche wohl organisirte Handelskammern der Staatsverwaltung an die Hand zu geben vermögen, sind zugleich als die sicherste Grundlage zu betrachten, um dem bestehenden Uebelstande einer beinahe in einer jeden Provinz verschiedenartigen, im Ganzen höchst kontrastirenden, innern Gewerbsverfassung abzuhelpen, und eine so viel möglich gleichförmige, die individuellen Provinzial-Verhältnisse dennoch beachtende, mit den Fortschritten der Industrie übereinstimmende, zeitgemässe *Gewerbs-Verfassung* zu Stande zu bringen.

Es ist dem Vernehmen nach die Einleitung getroffen, dass in allen Provinzen des österreichischen Staates durch erfahrene, vertrauenswürdige Männer die Gesetze, Statuten, Verordnungen, Reglements und Gewohnheiten der von einander so sehr verschiedenen Provinzial-Gewerbs-Verfassungen gesammelt, und der k. k. Kommerz-Hofkommission eingesendet werden, welche damit beschäftigt ist, darüber eine General-Uebersicht zu verfassen, und auf diese mit Benützung der bisherigen Erfahrungen den Entwurf eines, allen Bedürfnissen entsprechenden, neuen Gewerbs-Systems zu gründen.

Wenn bei den so ebengeschilderten Verhältnissen die Herstellung des freien Verkehrs im Innern des Landes, die allmähliche Entfernung der Hindernisse, welche demselben bisher im Wege standen und derselben noch zum Theil beirren, die Mittel zur Belebung desselben, die Erweckung eines thä-

tigeren Gemeingeistes, die Entfernung alter Vorurtheile, die Vorbereitung zu einer zeitgemässeren Gewerbs-Verfassung, und die Erlangung der genauesten Kenntniss aller innern Verhältnisse des Handels und der Industrie die vorzügliche Aufmerksamkeit der österreichischen Regierung in den letztern zwei Jahren beschäftigten, und wenn sie, bei der gegenwärtigen Lage des Welthandels und der auswärtigen Handels-Systeme anderer grosser Staaten, zum Schutze der eigenen National-Industrie gezwungen war, das beschränkende System gegen das Ausland nicht allein noch länger beizubehalten, sondern solches auch auf die neuerworbenen Provinzen auszudehnen; so entgingen ihr doch auch jene Rücksichten nicht, welche die mögliche Entfernung der Hindernisse und die Erleichterung des Handels mit dem Auslande erforderten.

Zufolge des, den $\frac{3. \text{ Mai}}{21. \text{ April}}$ 1815 in *Wien* mit *Russland* abgeschlossenen *Freundschaftsvertrags* *) wurde den $17\frac{1}{2}$ August 1818 in *Petersburg* ein Handelsvertrag **) unterzeichnet, und den $21\frac{1}{9}$ November 1818 in den Ratifikationen ausgewechselt. Nach Inhalt dieses Vertrages wird die Schifffahrt auf den Strömen und Flüssen, welche in dem Gebiete des alten Königreichs *Pohlen* (vom Jahre 1772) ihren Ursprung haben, so wie auf jenen, die dasselbe durchschneiden oder es berühren, und welche durch Kanäle oder durch Zusammenfluss mit andern Strömen sich in das Meer ergiessen, so weit es die Länder von *Oesterreich* und *Russland* betrifft, aufwärts und abwärts, so wie die Besuchung der Häfen, für die Unterthanen beider Staaten *frei* erklärt, und finden diese Grundsätze auf die jetzt wirklich schon vorhandenen und auf künftig zu erbauende Kanäle, so wie auf alle Flüsse, welche jetzt wirklich schon schiffbar sind, oder es künftig werden dürften, und welche ihren Lauf

*) *Klübers Akten des Wiener Konkresses*, V. Band, 18. Heft, S. 121 — 137.

**) *Konvention, den Handel der zu Pohlen, so wie es i. J. 1772 bestand, gehörigen Provinzen betreffend*, *Wien*, aus der k. k. Hof- und Staats-Druckerei, 1819.

zwischen der östlichen Grenze des alten *Pholens*, der *Düna*, dem *Dniper*, dem *Dniester* und dem *Pruth* haben, ihre Anwendung. Die beiderseitigen Unterthanen werden in Beziehung auf die Gebühren mit den Eingebornen vollkommen gleich behandelt. Da *Oesterreich* von der Schifffahrt auf den Flüssen des alten *Pohlens* keine Abgabe erhebet, und auch nicht gesinnet ist, eine solche aufzulegen; so wird auch in *Russland* auf dem *Bug* von österreichischen Fahrzeugen keine Abgabe erhoben, ausser wenn sie durch den Kanal der *Muchawitze* schiffen, oder von den Ufern des *Bugs* im russischen Gebiete abgegangen wären. Die Schifffahrt auf der *Weichsel*, so weit ihre Ufer den beiderseitigen Mächten angehören, ist von aller Abgabe frei. Zur Erleichterung des gegenseitigen Durchfuhrhandels sind wichtige Begünstigungen beschlossen worden. Um insbesondere den Handelsverkehr zwischen *Brody* und *Odessa* zu beleben, ist über den Durchfuhrhandel zwischen diesen beiden Städten eine eigene Uebereinkunft getroffen worden. Alle russischen Handelsleute, welche die Befugniss zum auswärtigen Handel haben, und alle Ausländer, sogar jene, welche in *Russland* weder angesessen, noch in die Gilde eingeschrieben sind, haben das Recht, in ihrem eigenen Namen, und ohne irgend eine fremde Dazwischenkunft, von den Grenzen der *Moldau*, der österreichischen und preussischen Staaten nach *Odessa*, oder von dieser Stadt nach besagten Grenzen Waaren durchführen zu lassen; sie bei dem russischen Eintritts-Zollamte anzugeben; sie zu versenden oder bis zu ihrem Bestimmungsorte zu begleiten; sie dort niederzulegen oder ausführen zu lassen; und von *Odessa* nach den nämlichen Grenzen mit oder ohne Rückfracht frei zurückzukehren. Erzeugnisse und Waaren aller Art, selbst jene, deren Einfuhr zum Verbrauch im Innern verboten ist, mit einziger Ausnahme des Schiesspulvers, können Gegenstände des gegenseitigen Durchfuhrhandels seyn. Die Durchfuhrgebühren werden nur einmal nach einem sehr geringen Masstabe nach dem Gewichte abgenommen.

Auf einer ähnlichen Grundlage wurde schon früher, den 22. März 1817, in *Warschau* eine Uebereinkunft *) zwischen *Oesterreich* und *Preussen* unterzeichnet, und von beiden Mächten ratificirt. Hiernach hat sich *Oesterreich* anheischig gemacht, auf den schiffbaren Flüssen *Galiziens*, namentlich dem *Dunajec* und *San*, eben so wenig als am rechten Ufer der *Weichsel* für den Betrieb der Schifffahrt eine Abgabe einzuheben; eben so lässt auch *Preussen* auf den Gewässern seiner polnischen Provinzen, namentlich der *Weichsel* und *Wertha*, von den Schiffen der Bewohner *Galiziens* unter keinem Titel eine Schifffahrts-Abgabe einfordern.

Eine ähnliche Uebereinkunft wurde in Beziehung auf die gegenseitigen polnischen Landesanthteile zwischen *Preussen* und *Russland* abgeschlossen.

In dem 108. Artikel der Hauptschlussakte des Wiener-Kongresses **) haben die verbündeten Mächte, deren Staaten durch einen schiffbaren Fluss getrennt, oder in seinem Laufe durchströmt werden, sich anheischig gemacht, in gemeinschaftlicher Uebereinkunft Alles zu ordnen, was Beziehung auf die Schifffahrt eines solchen Flusses hat, und zu diesem Ende bevollmächtigte Kommissäre zu ernennen, welche die in den Artikeln 109—116 der erwähnten Akte ausgesprochenen Grundsätze zur Grundlage ihrer Arbeit nehmen sollen. Der Zweck der verbündeten Mächte bei diesen Bestimmungen war, die Fesseln zu lösen, welche die Schifffahrt auf jenen Flüssen bisher gedrückt, und den freien Handelsverkehr gehindert hatten, wie auch durch zweckmässige Masregeln vorzubeugen, dass in der Folge kein einziger Uferstaat, durch einseitiges Interesse geleitet, Anordnungen machen könne, um die bezweckte Freiheit der Fluss-Schifffahrt zu beschränken.

*) Konvention zwischen *Oesterreich* und *Preussen*. *Wien* in der Staatsdruckerei. 1819.

**) *Klübers Akten des Wiener Kongresses*, VI. Band, 21. Heft, S. 89.

Oesterreich überhaupt und *Böhmen* insbesondere haben durch die zahlreichen Stapelrechte und Abgaben auf der *Elbe* bei ihrem Handelsbetriebe sehr viel gelitten. Sie mussten sich statt der wohlfeileren Wasserfracht öfter der äusserst kostspieligen Landfracht bedienen, oder unzähligen Plackereien ausgesetzt finden. Diese Hindernisse waren vorzüglich die Ursache, dass die Verbindung der *Elbe* mit der *Donau* durch die *Moldau* nicht zu Stande kam, obwohl diese höchst wichtige Flussverbindung oft in Anregung gebracht worden war, und im Jahre 1807 durch Errichtung einer eigenen hydrotechnischen Gesellschaft in *Prag* ihrer Ausführung näher gerückt schien. Allein auch hier erhielt man die Ueberzeugung, dass, so wünschenswerth diese Flussverbindung für den innern Verkehr seyn würde, dieselbe dennoch, der dazu erfordernden bedeutenden Kosten wegen, erst dann lohnend werden könnte, wenn die Elbeschifffahrt bis in das Meer frei seyn würde. *Sachsen*, *Preussen*, die *Anhalt'schen* Häuser, *Mecklenburg*, *Hamburg*, *Hannover*, und *Dännemark* würden durch die Aufhebung gegenseitiger drückender Flusszölle und Stapelrechte in ihren anliegenden Landesanteilen bei der allgemeinen Belebung des Handels gewinnen. Welche unberechenbare Vorthelle wären erst von der Vereinigung der Nordsee mit dem schwarzen Meere durch die Fluss-Schifffahrt und Kanäle zu erwarten?

Die Kommissäre der Mächte, die es betrifft, sind eben in *Dresden* versammelt, um die Befreiung der so wichtigen Elbeschifffahrt nach den Bestimmungen der Kongressakte zur Ausführung zu bringen.

Der Handel in *Italien* erlitt, wie allenthalben, in den letzten zwanzig Jahren, grosse Veränderungen; anhaltende Umwälzungskriege, und davon unzertrennliche Zwangsmassregeln aller Art, zerstörten den ruhigen Gang, auf welchem allein sein Gedeihen beruhet; er betrat bald diese, bald jene unnatürliche Bahn. Der aus den jüngsten allgemeinen Friedensschlüssen hervorgegangene neue Territorial-Besitzstand, und das mit ihm eingetretene neue Interesse durfte denselben

nach und nach wieder in ein angemessenes natürliches Verhältnisse zurückführen.

Auch hier sind Unterhandlungen über die Schifffahrt auf dem *Po* mit den Uferstaaten, welche dabei interessirt sind, im Werke. Herr des ganzen linken Ufers dieses für den italienischen Handel so wichtigen Flusses, so weit er das lombardisch-venetianische Königreich bespület, und zugleich im Besitze dessen rechten Ufers durch eine sehr bedeutende Strecke, kann Oesterreich von den Mitufer-Staaten eine gleiche Bereitwilligkeit zur Entfernung aller Hindernisse der Schifffahrt erwarten.

Die Handelsverhältnisse von *Oesterreich* mit der *Türkei* gründen sich noch immer auf den *Passarowitzer* Frieden vom Jahre 1718, und erhielten durch den *Belgrader* Frieden vom Jahre 1759 und durch den *Szistower* Frieden vom Jahre 1792 ihre Bestätigung. Die österreichischen Unterthanen dürfen ihre Waaren in allen ottomanischen Gebieten verkaufen, und damit freien Handel treiben. Die Schifffahrt auf der *Donau* ist für die beiderseitigen Unterthanen frei. Die kaiserl. österreichischen Kaufleute können die Waaren, die sie auf der *Donau* in die *Türkei* führen, zu *Widdin*, *Rudschuck* und an andern Orten von den Schiffen abladen, auf Wagen bringen; und wohin sie immer wollen, führen und verhandeln; dann, weil die Donauschiffe nicht in das Meer eingehen, zu *Ibraïla*, *Issacia*, *Kilia* und in andern Handelsstädten einfahren, ihre Waaren einlegen, und sie nach *Konstantinopel*, nach *Trapezunt*, *Synopel* und andern Handelsstädten des schwarzen und mittelländischen Meeres überführen, ohne Hinderniss hin- und herziehen, und die Handlung treiben. Sie haben an Zoll nie mehr als drei für hundert zu bezahlen. Merkwürdig für unsere Zeit ist insbesondere der XIX. Artikel des *Passarowitzer* Vertrages, wornach die persischen Kaufleute, welche aus dem k. k. Reiche auf der *Donau* in die ottomanische Grenzen zu schiffen gedenken, oder die aus Persien durch die ottomanischen Grenzen in das k. k. Gebiet zu reisen verlangen, nach

einmal bezahlter Auflage (Refftie) von fünf vom Hundert, zu keiner weitem Bezahlung angehalten werden sollen.

Die ottomanische Pforte hat sich seit einer Reihe von Jahren als ein getreuer Nachbar *Oesterreichs* bewähret. Die türkischen Unterthanen haben sich auch in dem österreichischen Staate des vollsten Schutzes zu erfreuen. Vorzüglich lebhaft ist der Handelsverkehr mit denselben auf den Plätzen *Wien*, *Pesth* und *Semlin*.

Im Jahre 1818 wurde zwischen *Oesterreich* und der *ottomanischen Pforte* ein neuer Zolllarif auf vierzehn Jahre abgeschlossen, welcher für alle österreichische Unterthanen in dem Verkehre mit der *Türkei* zu gelten hat.

Die Verbindungen unserer Seehäfen mit *Amerika* hängen von den Zeitumständen ab. Die mit *Brasilien* angeknüpfte Familien-Verbindung eröffnet die Aussicht neuer freundschaftlicher Verhältnisse des gegenseitigen Handelsverkehrs.

Der österreichische Staat in seinem gegenwärtigen Umfange hat eine glückliche Lage zur vortheilhaften Gründung einer ansehnlichen *Kauffahrtei-Marine*, der besten Pflanzschule des Seewesens. Die österreichischen Seehäfen sind mit Einrichtungen und Gebäuden zur Beförderung der Schifffahrt, worunter insbesondere das altberühmte Arsenal von *Venedig* berücksichtigt zu werden verdient, reichlich versehen; die Seeküsten liefern die besten Matrosen und Schiffbau-Materialien. Bei diesen Verhältnissen wurde das Konsularwesen in allen Welttheilen zum Schutze der österreichischen Seefahrer und zur Emporbringung des Seehandels einer besondern Aufmerksamkeit gewürdigt. Es ist die Einleitung getroffen worden, dass nach bestimmten Instrucktionen über den österreichischen Seehandel, einzeln sowohl als im Ganzen genommen, von den österreichischen Konsuln und Handels-Agenten ausführliche Monatsberichte erstattet werden, um das Zu- oder Abnehmen desselben mit einem festen Blicke überschauen, den Gebrechen oder Missbräuchen, dort wo es nöthig ist, mit Sachkenntniss und Kraft

entgegenwirken, das Gute und Nützliche aber so viel möglich befördern zu können. Die Seegesetze, der Handels-Kodex und das Konsularwesen überhaupt werden einer umfassenden Revision unterzogen, und alle Gelegenheiten benutzt, um Hindernisse zu entfernen, und Gebrechen abzuhefen. Selbst in einigen bedeutenden Handelsstädten des Kontinents wurden Handels-Agenten aufgestellt.

Die österreichische Handels-Marine, welche zwar schon vormals blühend, am Schlusse des Jahres 1815 aber durch die Zeitumstände herabgekommen nur aus 157 patentirten Fahrzeugen bestand, zählte am Schlusse des Jahres 1818, ohne die weit zahlreicheren bei der Küstenfahrt und Fischerei verwendeten Fahrzeuge und Barken, zu rechnen, 528 Kauffahrteischiffe, welche zu ihrer Bedienung und Vertheidigung 6836 geübte Matrosen und 2569 Kanonen am Borde führen, und zusammen 110,443 Tonnen halten. Darunter halten nur 78 Schiffe unter 100 Tonnen, 70 aber über 300, und 7 über 400 Tonnen. Das Schiff *L'Astrea*, Kapitän *Mathäus Cosulich* aus *Fiume*, das grösste unter allen, hält 504 Tonnen. Die Patentirung von 48 neuen Kauffahrteischiffen wird eben vorgenommen.

Am lebhaftesten ist der Verkehr mit der *Levante*. Die österreichischen Seeleute gehören unter die geübtesten im adriatischen und mittelländischen Meere. Die österreichischen Schiffe werden von den italienischen Gewerbsleuten aus vielen Gegenden für ihren Verkehr in diesen Gewässern gesucht, und ihre Assekuranzprämie ist die billigste in *Italien*. Der Küstenhandel mit türkisch *Albanien* hat dadurch sehr viel gewonnen, dass (1818) zu Gunsten der *dalmatinischen* und *ragusäischen* Küstenfahrer die Cabotage-Linie auf die ganze Küste von *Albanien* im Einverständnisse mit der ottomanischen Pforte ausgedehnt worden ist.

Ausser der *Levante* gehet der stärkste Handelszug nach den italienischen Küsten. Im letzten halben Jahre waren in den Häfen von *Ancona*, *Rimini* und *Grottamara* 645, in den Häfen des Grossherzog-

thums *Toskana* 486, des Königreichs beider *Sicilien* 1248, *Sardinien* 219, in *Malta* 61 österreichische Schiffe etc. eingelaufen. In *Barcelona* liefen 69, in *Lissabon* 29, in *Tapanmok* und *Odessa* aber 524 österreichische Schiffe ein.

Die *Dampfschiffahrt*, welche zu den wichtigsten Erfindungen unseres Zeitalters gehört, welche besonders in solchen Ländern, wo es Ueberfluss an Steinkohlen gibt, in der Erleichterung und Beförderung der Kommunikationen vermittelst der Flüsse, Kanäle und an den Seeküsten die wichtigsten Vortheile gewährt, kam in der österreichischen Monarchie im Jahre 1818 zur Ausführung.

Zur Beförderung der Dampfschiffahrt in den österreichischen Staaten wurde beschlossen, die grossen Unternehmungen derselben, seyen es nun Inländer oder Ausländer, welche sich dazu herbeilassen, nicht für den ganzen Umfang der Monarchie, sondern nur nach den einzelnen Hauptströmen nebst ihren Seitenflüssen, oder nach bestimmten Richtungen der Seefahrt von einem Punkte der Monarchie bis zu einem andern, durch Privilegien auf die Dauer von fünfzehn Jahren in der Art zu begünstigen, dass derjenige, welcher mit einem solchen Privilegium betheilt wird, in dem gewählten Umfange, und zwar auf dem Hauptstrome binnen einem Jahre, auf jedem Seitenflusse binnen zwei Jahren wenigstens ein Dampfschiff nach der von ihm angezeigten Art herzustellen, und in Anwendung zu bringen habe, widrigens das ihm ertheilte Privilegium als erloschen anzusehen ist; dass, wenn zwei Unternehmer zugleich für einen und denselben Umfang um ein Privilegium ansuchen, die eingelegten Zeichnungen und Modelle verglichen werden, und wenn sich keine wesentliche Verschiedenheit in der Verfahrungsart ergibt, von der Staatsverwaltung entschieden werden soll, wem der Vorzug zu geben sey; wenn sich aber in der Wesenheit Verschiedenheiten ergeben, auch für jede derselben auf dem nämlichen Umfange Privilegien ertheilt werden. Zur Verwahrung vor Unglücksfällen wurden eigene, auf chemisch-technische Grundsätze und auf die Rücksichten der Was-

ser-Polizei gestützte Vorsichten von der Staatsverwaltung vorgeschrieben *).

Hiernach wurde zuerst (1817) der Grosshändler *John Allen* in *Triest* mit einem Privilegium, auf eine regelmässige Art mit Dampfschiffen zwischen *Triest* und *Venedig* in der Art der Packetboote für Reisende und Waaren zu fahren, betheilt; welche Unternehmung nun bereits mit dem besten Erfolge im vollen Gange ist.

Anton Bernhard et Comp. und der *Chevalier St. Leon* haben jeder für sich auf ihre verschiedenen Verfahrungsweisen der Dampfschiffahrt (1818) Privilegien zur Schiffahrt auf der *Donau* von ihrem Einflusse aus *Baiern* bis zu ihrem Ausflusse in die *Türkei*, und auf allen in dieselbe einmündenden Flüssen, und zwar *Anton Bernhard* insbesondere für den Gebrauch der von demselben erfundenen Schaufelräder mit beweglichen Parallel-Schaukeln erhalten. Beide haben ihre Probefahrten auf der *Donau* bereits vorgenommen **).

Eine ähnliche grosse Unternehmung der Dampfschiffahrt auf dem *Po* ist eben im Werke.

*) Zirkular vom 22. November 1817.

**) Besonders wichtig könnte eine zweckmässige Benützung der Dampfschiffahrt für das an den besten Steinkohlenlagern so reiche Ungarn werden, dem es für den reichlichen Absatz seines Ueberflusses an Naturproducten noch immer an hinreichenden, innern Verbindungen fehlt. Es ist zu erwarten, dass die ungarische Nation diese Erfindung nach allen Kräften unterstützen werde, um nach und nach die vielen Wasserstrassen, womit die Natur Ungarn gesegnet hat, schiffbar zu machen, und die darauf verwendeten Kosten durch das lohnende Erträgniss der Dampfschiffahrt mit Gewinn herein zu bringen.

XIX.

Nach Inhalt des vorhergehenden Hefts hat die herzoglich Nassauische Gesandtschaft am Bundestage wegen dem bisherigen Fortbestand der Stapeln auf dem Rhein eine vertrauliche Note übergeben, die auf gleiche Art von der königl. preussischen Gesandtschaft beantwortet wurde.

Dieser Gegenstand veranlaste bald darauf mehrere Bemerkungen in öffentlichen Blättern, die unter den Buchstaben A. B. C. D. hier folgen.

A.

Auszug aus der allgemeinen preussischen Staatszeitung.

Berlin vom 18. September 1819.

In einer vertraulichen Sitzung der Bundesversammlung hatte der herzoglich Nassauische Gesandte die Angelegenheit der Rheinschiffahrt zur Sprache gebracht, indem derselbe die Fortdauer des Umschlags zu Cölln als ein Haupthinderniss der vollständigen Ausführung der Wiener Congressbeschlüsse über die freie Schifffahrt auf dem Rhein angaben.

Preussen hat sich hierüber in einer anderweiten vertraulichen Sitzung erklärt, und man wird aus dieser (für jezt nur in der Mainzer Zeitung abgedruckten) Erklärung und aus der in unsern Zeitungen mitgetheilten Rede des grossherzoglich Badenschen Bevollmächtigten bei der Centralcommission für die Rheinschiffahrts - Angelegenheiten von dem jetzigen Stand dieser Sache vollständig unterrichtet.

Die Wiener Acte hat angeordnet, 1) dass die Centralcommission gleich nach ihrem Zusammentritt im Namen aller Uferstaaten eine *interimistische Instruction* ergehen lassen solle, durch welche

- a) festzusetzen, dass die ältere Rheinschiffahrts-Convention vom 15. August 1804 bis zur Sanction eines definitiven Reglements befolgt werden müsse,

b) zugleich kurz anzuzeigen, welche Artikel dieser Convention durch die Vorschriften der Wiener Acte bereits aufgehoben worden, und welche andere Vorschriften gegenwärtig schon an deren Stelle gesetzt werden sollen. (Art. 51)

Die Wiener Acte hat 2) angeordnet, dass die Central-Commission ein definitives Reglement für die Rheinschiffahrt ausarbeiten und der Sanction der Uferstaaten unterwerfen solle. Sobald diese Sanction erfolgt seyn werde, solle die neue Ordnung der Dinge, der Eintritt aller wesentlichen Puncten der Rheinschiffahrtsacte beginnen. Diese beide wesentlich unterschiedenen Bestimmungen hat Preussen jederzeit im Auge gehabt, aber die Central-Commission hat sie in ihren Berathungen vermischt.

Die Freiheit des Rheins — besteht nicht blos, auch nicht einmal hauptsächlich in der Aufhebung des sogenannten — Stappels (besser Umschlagrechtes) der beiden Städte Cölln und Mainz, sondern in der Ausführung aller Anordnungen, welche die Wiener Acte beschlossen hat, damit der im Art. 1. angegebene Zweck: die *gänzliche freie Schiffahrt von der Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer* erreicht werde. Diesen Grundsatz der Acte hat die Niederländische Regierung anzuerkennen beharrlich verweigert und die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschiffahrtsacte auf die Schiffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über das definitive Reglement vorbehalten, dennoch aber die Ausführung der Acte auf dem preussischen Gebiete, sonach auch die Aufhebung des Umschlagrechts von Cölln, sofort verlangt. Die andern Uferstaaten, ihr eigenes Interesse verkennend oder nicht achtend, sind ihr hierin beigetreten, und nachdem die Niederländische Regierung sich erboten, die in neuerer Zeit, gegen den vorigen Zustand einseitig und willkürlich vorgenommenen Erschwernissen der Rheinschiffahrt auf ihrem Gebiete zurückzunehmen, mithin nur den *Status quo* von 1814 herzustellen, hat die Mehrheit der Central-Commission am 5. März d. J. den Beschluss gefasst: »Dass die

»Niederländische Regierung ihrer Seits alles erfüllt habe, was man im »Sinne des Tractats für jetzt von ihr fordern könne.«

Wenn die Niederländische Regierung ihre der Wiener Acte zuwider laufenden Verfügungen aufhebt, so erfüllt sie dadurch die Acte noch keineswegs, sie verletzt solche nur nicht weiter. Der Beschluss ist, jedoch um so befremdender, als die Central-Commission überhaupt, wo es auf das von der Sanction der sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankömmt, gar keine Behörde ist, welche durch Stimmenmehrheit etwas beschliessen kann. Unstreitig aber gehört es zum definitiven Reglement zu beschliessen: »Dass die Niederländische Regierung auf ihrem Rheingebiete den Verfügungen der Wiener Acte nicht nachleben dürfe, sondern, dass sie alles erfülle wenn sie solche nur nicht verletze.« So wenig hienach die Frage, »in welcher Art die Niederländische Regierung die Beschlüsse der Wiener Acte auf ihrem Rheingebiete auszuführen verpflichtet sey,« zu einem Gegenstand der intermistischen Instruction gemacht werden kann; so wenig kann die Frage über die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlags dahin gerechnet werden. Auch diese muss dem definitiven Reglement vorbehalten bleiben; sie gehört zur neuen Ordnung der Dinge, denn der 19. Artikel hebt den Umschlag unstreitig auf, aber die neue Ordnung beginnt erst nach erfolgter Sanction des definitiven Reglements; und die von der Central-Commission wiederholt gemachten Versuche, die Aufhebung der Umschlagsrechte durch die intermistische Instruction auszuführen, können nur ein seltsames Abirren vom streng-conventionsmässigen und sicher zum Ziel führenden Weg genannt werden. Es ist daher zu bedauern, dass sich die Verhandlungen der Commission, wie man aus der Rede des grossherzogl. Badischen Bevollmächtigten sieht, fast nur um diesen Punct gedreht haben, statt zum Entwurf des definitiven Reglements zu schreiten.

Hat man Zeit verloren, so ist Preussen desshalb nicht anzuklagen, denn es hat jederzeit auf die vollständige Ausführung der Wiener Acte

conventionsmässig hingearbeitet; und hat es jenen Versuchen eine Zeitlang stillschweigend zugesehen, und selbst seinen Bevollmächtigten von der Theilnahme nicht zurück gehalten: so geschah es in der Aussicht, dass sich vielleicht durch eine von allen Seiten einander entgegen kommende Bereitwilligkeit ein Resultat zur Befriedigung aller billigen Wünschen dennoch gewinnen lasse. Inzwischen zeigte sich bald die innere Unmöglichkeit, durch die intermistische Instruction die Umschlagrechte aufzuheben, weil auf ihnen die vielseitigen Anordnungen der Convention vom 15. August 1804, die doch im Ganzen bis zur Sanction des definitiven Reglements beibehalten werden sollten, grösstentheils beruhen. Man gerieth in Widersprüche und hievon abgesehen, ergab sich, dass einer so übereilten Ausführung des 19. Art. eine völlige Anarchie auf dem Rheine gefolgt seyn würde, weil es noch an allen andern mit der Aufhebung des Umschlags zusammenhangenden Bestimmungen fehlte.

Man musste also von selbst darauf zurückkommen, dass die Aufhebung der Umschlagrechte nur durch das definitive Reglement ausgeführt werden könne; und die preussische Regierung ist unter den vorliegenden Umständen nicht allein berechtigt, die Erfüllung der Verbindlichkeiten, welche sie für den allgemeinen Zweck übernommen hat, bis zur gleichzeitigen Ausführung aller durch das definitive Reglement auszuführenden Bestimmung der Rheinschiffahrt-Acte zurückzuhalten, sondern sie sieht sich hiezu sogar als verpflichtet an, weil die Stadt Cölln erst in jener allgemeinen, durch das definitive Reglement zu bewirkenden Freiheit des Rheines wenigstens einigermaßen eine Entschädigung findet. — Dass dieses ganz im Sinne der Winer Acte sey, ergibt der Inhalt des 19. Art. von selbst, indem es heist: »Der Umschlag der Städte Cölln und Mainz soll aufgehoben werden, damit die Schiffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheinstroms von der Schiffbarkeit desselben bis an seinen Ausfluss in das Meer frei sey.« Diese Freiheit aber gewinnt die Schiffahrt nicht eher, als bis auch die Bestimmungen der Acte auf dem Niederländischen Stromgebiete durch das

definitive Reglement in Wirksamkeit gesetzt seyn werden. Nur durch die Ausarbeitung dieses Reglements kann die bisherige Verwirrung ein Ziel erlangen.

Man ersieht aus dieser Darstellung, 1) dass Preussen für die Ausführung der Wiener Acte, mithin für die freie Schifffahrt auf dem Rheine, von der Fahrbarkeit des Stroms bis an seine Mündungen, und sonach im allgemeinen deutschen Gewerb-Interesse gearbeitet hat.

2) Dass es hierin von der Mehrheit der Central-Commission nicht unterstützt worden ist, indem dieselbe

5) nur die Aufhebung der Umschlagrechte der Städte Cölln und Mainz betrieben, die freie Schifffahrt auf dem niederländischen Stromgebiete aber unbeachtet gelassen hat, obwohl die letzte für das deutsche Gewerbe bei weitem wesentlicher ist, als die erste die sich von selbst ergibt, sobald die zweite festgestellt worden.

4) Könnte es zweifelhaft erscheinen, ob die Central-Commission nicht berechtigt sey, gemäs der Bestimmungen des 19. Art. der Wiener Acte durch die intermistische Instruction auch die Aufhebung der streitigen Umschlagrechte auszusprechen: so müsste es eben so zweifelhaft seyn, ob sie nicht berechtigt sey ihre intermistische Instruction auf die freie Schifffahrt im niederländischen Stromgebiete zu erstrecken. Beide sind in deutlichen Bestimmungen der Wiener Acte enthalten. Denn der erste Artikel sagt: dass die Schifffahrt auf dem ganzen Rheine, von seiner Schiffbarkeit an bis zu seinen Mündungen frei seyn soll; und der 19. Art. enthält, dass die Umschlagrechte der Städte Cölln und Mainz aufgehoben seyn sollen. Wäre die Central-Commission hienach und in Bezug auf den 51. Art. berechtigt, durch ihre intermistische Instruction die Umschlagrechte für wirklich aufgehoben zu erklären: so wäre sie eben so berechtigt, die Schifffahrt auf dem niederländischen Stromgebiet durch diese Instruction für frei zu erklären. Da sie aber zu beiden Arten der Erklärung die Wirksamkeit der behörigen Uferstaaten nöthig hat: so hätte sie von selbst ermessen sollen, dass eben so wie

die Anordnungen in Betreff des niederländischen Stromgebiets, auch die Anordnungen wegen der Umschlagrechte zu denjenigen gehören, die der Sanction der Uferstaaten bedürfen, dass sie also nicht durch die intermistische Instruction, sondern durch das definitive Reglement zu beseitigen seyen.

5) Empfehlen wir diesen Fall wieder den Tagesschriftstellern zu einiger Aufmerksamkeit. —

Wir lesen in einem deutschen Blatte: »*Fünf Monate* sind bereits verflossen, seitdem die Central-Commission das dringende Verlangen zu erkennen gegeben, dass nunmehr, *nachdem alle übrigen mit der Niederländischen Regierung einverstanden*, von preussischer Seite nicht länger Anstand genommen werden möge, dem Vortrage gemäs, den Umschlag zu Cölln für alle paciscirende Staaten, *und namentlich auch für die Niederländische Schifffahrt* aufzuheben, und noch findet sich die Central-Commission ohne Antwort.« Eben die Blätter, die für die deutsche Gewerbsamkeit gegen die Bedrückungen der Fremden so tapfer kämpfen, die den Verein des Herrn List, gewiss in redlicher Ueberzeugung, obwohl in völliger Unkenntniss der Local-Verhältnisse, begünstigen; eben diese lassen sich bereit finden, die freie Schifffahrt des Rheins den Fesseln der Holländer preiss zu geben, und diese Fesseln als ein National-Glück, welches Preussen den übrigen Deutschen missgönnd vorenthalte, zu beneiden! Sind dann Cölln und Mainz, wenn es nur auf diese ankommen sollte, nicht auch deutsche Städte? — Soll man ihnen den Erwerb entziehen, um ihn den Fremden auf den Grund eines Vertrags zuzuwenden, den diese Fremden nicht respectiren?

Wir schliessen eine Stelle aus den »Bemerkungen des Herrn geheimen Referendair *Nebenius*, über den Zustand Grossbritanniens, in staatswirthschaftlicher Hinsicht an, [die in der Rede des grossherzogl. Badischen Bevollmächtigten angeführt ist, und den vorliegenden Gegenstand speciell berührt.

»Jede vertragsmässige Bestimmung über Rheinschiffahrts-Gebü-
renerhebung in Holland ist illusorisch und ohne Wehrt, so lange es
Transitogüter, mit willkührlichen Steuern belegt, so lange alles, was
über Holland bezogen oder versendet wird, den Douanengesetzen dieses
Landes nicht entgehen kann; denn, lässt es auch mit der einen Hand
alle Octroiegebühren nach, so steht es ihm frei mit der andern das dop-
pelte und dreifache, unter dem Namen von Transitozöllen oder See-
rechten zu nehmen.«

»Daher mag man im eigentlichen Sinne nicht sagen, der Rhein sey
frei für alle Nationen; denn in der Wirklichkeit ist nur der deutsche
Rhein den Holländern, so wie den Schweizern und den Franzosen frei
gegeben; der holländische gehorcht aber dem willkührlichen Gesetze
der Nation, welche die Mündungen des Flusses besitzt.«

Was soll aus der Rheinschiffahrt werden, wenn jeder Staat des-
sen Gebiet der Fluss durchströmt, nach Belieben sein Douanensystem
mit dem Transit zu Wasser in Verbindung setzt, die Ladungen visiti-
ren, plombiren lässt, detaillirte Declarationen fodert, den Transit be-
steuert oder ganz aufhebt; der eine, weil die Waare zu seinem alten
Handel gehört, den er ungern verliert, der andere, weil er den Zwi-
schenhandel an sich zu reissen gedenkt; der dritte, weil er ein Pro-
duct, das er selbst verarbeitet, uns von einem dritten, der es besser
oder wohlfeiler liefert, nicht zukommen lassen, sondern uns seine
Waare aufdringen will?

»Erkennt man auch die Befugniss Hollands an, neben den eigent-
lichen Rheinzöllen noch für die Hafen- und Schiffahrt-Anstalten an der
See besondere Abgaben zu erheben, und setzt man auch, wie billig,
voraus, dass die holländische Regierung ein solches Recht nie zum
Drucke der rückwärts liegenden Staaten ausüben werde: so ist doch
eine feste vertragsmässige Bestimmung jener Abgaben nothwendig, wenn
man nicht annimmt, dass die Wiener Convention den deutschen Staaten
die Verbindlichkeit auferlegt habe, von holländischen Transitogütern nur

die gemessenen Schifffahrtgebühren zu erheben, Holland aber gestatte, neben gleichen gemessenen Abgaben, noch ungemessene Zölle zu beziehen.«

Wenn der Pariser Vertrag sagt: man wird sich auf dem künftigen Congress mit den Grundsätzen beschäftigen, nach welchen sich die Erhebungsrechte der Uferstaaten auf die gleichförmigste und dem Handel aller Nationen günstigste Weise einrichten lassen, und wenn der Art. 3. der Wiener Convention jene Principien festsetzt; soll man bei diesen klaren Bestimmungen annehmen, dass es nur die Absicht gewesen, Holland zu verpflichten seine willkührlichen Steuern von den Transitogütern gerade bei der Ausmündung des Rheines in die See und an keinem andern Punkte zu erheben? — Und ist es für den Engelländer, Russen, Deutschen etc. nicht ganz gleichgiltig, ob er unter diesem oder jenem Namen, da wo der Rhein sich in die See ergiesst, oder mitten in Holland, oder an der Gränze dieses Landes gegen Deutschland von seinen blos transitirenden Gütern die verlangten Abgaben bezahlen muss?

B.

*Bemerkungen über den Aufsatz im 75. Stück der allgemeinen Preussischen Staats-Zeitung, die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten betreffend. *)*

Ueber die Frage: ob das Umschlagsrecht auf dem Rheine abzuschaffen seye, konnten nicht mehr bei der Rheincommission, wie solches bei der Elbecommission, preussischer Seits, versucht worden, Discussionen statt haben, weil schon die Wiener Rheinschifffahrtsacte

*) Besonders abgedruckt, und auch in der Frankfurter Oberpostamtszeitung vom 6. — 10. September 1819.

nach vorläufiger Erörterung des Nützlichen oder Schädlichen, diese Abschaffung ausgesprochen hatte.

Dagegen sind es bei der Rheincommission die Discussionen über die Frage: *wann* diese Verfügung in Kraft treten soll, wodurch man es erreicht hat, dass diese, am 24. Merz 1815, beschlossene Aufhebung bis zu dieser Stunde noch nicht verwirklicht worden ist.

Und doch hat auch über dieses *Wann?* die Wiener Rheinschiff-fahrtsacte sich im Artikel 31 auf das bestimmteste ausgesprochen.

Denn, diesem Artikel zufolge, ist zwar die alte Convention von 1804, bis zur Erscheinung des definitiven Reglements, jedoch mit der *wesentlichen Modification*, aufrecht zu halten, dass durch eine interimistische Instruction angezeigt werden soll, welche Artikel der alten Convention von 1804 durch die neue Wiener Acte aufgehoben sind, und, was wohl zu bemerken, *welche neue Verfügungen schon jetzt gleich an die Stelle der aufgehobenen treten.*

Aus dieser Modifications-Vorschrift folgt, dass, da durch den Artikel 19 der Wiener Acte die Umschlagsrechte von Cölln und Mainz, mithin die Artikel 3, 4 und 5 der Convention von 1804, welche deren Ausübung autorisirt hatten, aufgehoben sind, die vorgeschriebene interimistische Instruction anzuzeigen hat, dass erwähnte Artikel 3, 4 und 5 der alten Convention cessiren und *welche andere Verfügungen an ihre Stelle treten.*

In diesem Sinne hatte auch der Königl. Preussische Bevollmächtigte bei der Rheincommission einige Jahre mitgewirkt und schon glaubte sich die Commission am Ziele, als derselbe, gegen alle Erwartung mit der rückgängigen Erklärung auftrat: dass die Aufhebung des gezwungenen Umschlags *nicht* durch die interimistische Instruction geschehen könne, sondern dem definitiven Reglement reservirt bleiben müsse.

Diese Negative steht offenbar mit obiger Vorschrift des Artikels 31 der Wiener Acte in Widerspruch.

Das 75. Stück der allgemeinen Preussischen Staatszeitung enthält eine Vertheidigung dieser Negative. Dieselbe näher zu beleuchten ist der Zweck dieses Aufsatzes.

»Die wirkliche Aufhebung des Umschlagsrechts, heist es darinn
 »unter andern, kann darum nicht durch eine interimistische Instruction
 »bewerkstelligt werden, sondern muss dem definitiven Reglement vorbe-
 »halten bleiben, weil diese Aufhebung, obgleich (wie an einer an-
 »dern Stelle gesagt wird) *nicht* blos, auch nicht *einmal hauptsächlich*
 »lich die Freiheit der Rheinschiffahrt begründend, selbst nur als
 »theilweise Abänderung des bestehenden Alten, zur neuen Ordnung
 »der Dinge gehöre, diese aber erst nach erfolgter Sanction des defi-
 »nitiven Reglements eintreten solle.«

Wäre dieses Raisonnement richtig, wonach jede Abänderung des Alten, als zur neuen Ordnung der Dinge gehörig angesehen und darum ins definitive Reglement verwiesen werden müsse; dann gehörte die ganze interimistische Instruction, welche dem Artikel 51 der Wiener Acte zufolge dergleichen Abänderungen in der Convention von 1804 zu machen und zu publiziren bestimmt ist, in das definitive Reglement und somit höbe der Artikel 52 der angeführten Acte, (das definitive Reglement betreffend) den ihm vorhergehenden Art. 31 (die Erlassung einer interimistischen Instruction verordnend) auf. Dies kann aber nimmer die Absicht der hohen Paciscenten gewesen seyn, und das Ungereimte, worauf obiges Raisonnement hinführt, beweist am besten seine Unhaltbarkeit.

Eben so ungegründet ist der Vorwand, dass *innere Unmöglichkeit* obwalte, den Umschlagszwang schon durch die interimistische Instruction aufzuheben.

»Hat man Zeit verloren, heist es in gedachter preussischen Staats-
 »Zeitung, so ist Preussen deshalb nicht anzuklagen, denn es hat jeder-
 »zeit auf die vollständige Ausführung der Wiener Acte conventionsmäs-
 »sig hingearbeitet.«

»Die Versuche der Central-Commission, die Aufhebung der Umschlagsrechte durch die interimistische Instruction auszuführen, können nur ein seltsames Abirren vom streng-conventionsmässigen Wege genannt werden; es ist zu bedauern, dass sich die Verhandlungen der Commission fast nur um diesen Punct gedreht haben, statt zum Entwurf des definitiven Reglements zu schreiten.«

»Hat Preussen jenen Versuchen eine Zeitlang stillschweigend zuge-
sehen und selbst seinen Bevollmächtigten von der Theilnahme nicht zurückgehalten, so geschah es in der Aussicht, dass sich vielleicht durch eine von allen Seiten einander entgegenkommende Bereitwilligkeit ein Resultat zur Befriedigung aller billigen Wünsche dennoch gewinnen lasse. Inzwischen zeigte sich bald die innere Unmöglichkeit, durch die interimistische Instruction die Umschlagsrechte aufzuheben, weil auf ihnen die vielseitigen Anordnungen der Convention von 1804, die doch im Ganzen

(NB. nicht zu vergessen, mit den durch den Art. 31. der Wiener Acte vorgeschriebenen Modificationen)

beibehalten werden soll, grösstentheils beruhen; man gerieth in Widersprüche etc.«

Also, der Vorschrift des Art. 31 der Wiener Acte gemäss, durch eine interimistische Instruction, die auf den gezwungenen Umschlag Bezug habenden Artikel der Convention von 1804, in Folge des Art. 19 erwähnter Acte, für aufgehoben erklären und durch andere Verfügungen ersetzen wollen, das nennt der Correspondent der P. St. Z. ein seltsames Abirren vom streng-conventionsmässigen Wege?!

Hingegen die Vorschriften des Art. 31 der Wiener Acte *umgehen*, *sofort* zu der Ausführung des Art. 32, der Abfassung des definitiven Reglements, schreiten und somit nicht nur den gezwungenen Umschlag, sondern auch die gemeinschaftliche Gebühren-Erhebung und mit dieser den Ueberlast von circa $1\frac{1}{2}$ Million jährlich, welcher den Niederrhein drückt, auf unbestimmte Zeit fortbestehen lassen, das wäre, nach der

Meinung des Correspondenten der preussischen Staats-Zeitung, der conventionsmässige, sicher zum Ziele führende Weg?!

Wohl ist durch das Hinarbeiten des preussischen Commissärs, den Verhandlungen der Central-Commission diese, der vorgeschriebenen successiven Ausführung entgegengesetzte, Richtung zu geben, sehr viel Zeit verloren worden; allein diesen Zeitverlust soll doch wohl nicht die Central-Commission verantworten, welche sich nicht befugt glaubte, eine andere Verfahrens-Art anzunehmen, als jene, welche die Wiener Acte, unter dem Titel: »*mode d'activer le nouvel ordre des choses*« vorschreibt und dabei stets von der Ansicht ausgieng, dass *nicht* Befriedigung billiger Wünsche, *sondern* stricte Erfüllung eines abgeschlossenen Tractates den Gegenstand ihrer Sendung ausmache.

Auch hat sich nie, wie der Correspondent der P. St. Z. vorgiebt, eine *innere Unmöglichkeit* gezeigt, auf dem von der Central-Commission gefolgten Wege, auf welchem sie der preussische Commissär eine lange Strecke mitwirkend begleitete, die Aufhebung des Umschlagszwangs in den Häfen von Cölln und Mainz durch eine interimistische Instruction zu realisiren.

Das einzige Hinderniss, welches sie vorfand, war und ist noch die *Opposition* derjenigen Interessen, welche mit der gedachten Aufhebung in Collision gerathen, jene nämlich der Spediteurs und der städtischen Cassen, letztere hinsichtlich der Hafen-, Krahnen- und Waage-Gebühren.

Denn leicht ist es das Interesse der Staatscassen, was die Erhebung der Schifffahrts-Gebühren angeht, sicher zu stellen.

Die bisher in Cölln und Mainz statt gehabte Controlle der Schiffsmannifeste darf nur, wie solches schon früher für den Hafen von Bingen geschehen, in allen übrigen bedeutenden Ein- und Ausladungshäfen des Rheins eingeführt werden.

Und die desfalls zu nehmenden Massregeln dürfen um so weniger die Einstellung des *Umschlagszwangs selbst* aufhalten, da zufolge der

Convention von 1804 der Umschlagszwang keineswegs der Controlle wegen bestand, sondern diese nur bei Gelegenheit des Umschlags ausgeübt wurde.

Nicht stillschweigend oder blos theilnehmend an den Vorkehrungen welche in dieser Hinsicht sowohl, als auch für die Aufrechthaltung der nöthigen Ordnung und Sicherheit bei der einzuführenden umschlagsfreien Schifffahrt getroffen werden musste, zeigte sich der preussische Commissär. Er war es vielmehr, der hierbei die Initiative nahm und der Central-Commission, schon am 31. Jänner 1817, einen Entwurf zu einem Polizeireglement vorlegte, welcher auch, nach gründlicher Discussion, mit einigen wenigen Abänderungen von allen Bevollmächtigten der Uferstaaten — nur nicht vom preussischen Bevollmächtigten *selbst* angenommen wurde.

Ist man daher, wie der Correspondent der P. St. Z. anführt, in Widerspruch gerathen, so kann dieser Vorwurf nur das unverkennbar schwankende Benehmen des preussischen Negociateurs treffen.

Nur dann würde die Central-Commission diesen Vorwurf verdienen, wenn sie die von ihr immerfort betriebene Aufhebung des Umschlagszwangs mittelst der zu erlassenden interimistischen Instruction am Ende doch dem definitiven Reglement vorbehalten hätte.

Dies ist aber keineswegs der Fall.

Um die Verzögerung in der Aufhebung des Umschlagszwangs zu rechtfertigen, nimmt nun ferner der Correspondent der P. St. Z. *Gleichzeitigkeit* in Anspruch und versucht denselben auf den 19. Artikel der Wiener Acte zu gründen, indem er aus seiner verstümmelten Textanführung dieses Artikels die Behauptung ableitet: »die Schifffahrt gewinne die in demselben ausgesprochene Freiheit nicht eher, als bis auch die Bestimmungen der Acte auf dem niederländischen Flussgebiete durch das definitive Reglement in Wirksamkeit gesetzt seyn würden.«

Diese Behauptung ist durchaus unrichtig. Denn die im Artikel 19 der Wiener Acte ausgesprochene Freiheit besteht, um uns der eigenen

Worte desselben zu bedienen, darin: den Rhein zu beschiffen, herauf und hinunter, von dem Puncte seiner Schiffbarkeit an bis an seine Einmündung in das Meer, ohne verbunden zu seyn in irgend einem Hafen, Stadt oder Orte Last zu brechen und die Ladungen in andere Fahrzeuge umzuschlagen.

Diese *umschlagsfreie* Schifffahrt wird aber erlangt, sobald die Umschlagsrechte, da wo deren bestehen, aufhören.

Umschlagszwang wird aber allein in den im 19. Artikel der Wiener Acte benannten Städte, Cölln und Mainz, ausgeübt; auf dem niederländischen Flussgebiete ist kein solcher vorhanden.

Darum bedarf es auch nicht des *definitiven Reglements*, um auf letzterm etwas Nichtbestehendes aufzuheben, sondern nur der wirklichen Aufhebung durch die *interimistische Instruction* des in Mainz und Cölln ausgeübten Umschlagszwangs, um sogleich auf dem *ganzen Laufe des Rheins*, die durch den Artikel 19 der Wiener Acte ausgesprochene *umschlagsfreie Schifffahrt* ins Leben zu rufen.

In der Unterstellung, dass die Umschlagsrechte von Cölln und Mainz sofort cessiren würden; hatte der niederländische Gesandte beim Wiener Congresse erklärt, dass seine Regierung auf ihrem Rheingebiete kein solches Umschlagsrecht einführen werde.

Diese Zusage hat die niederländische Regierung gehalten und ihr steht es darum zu, Gegenseitig- und Gleichzeitigkeit geltend zu machen, um durch sofortige Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlagszwangs die gebührende Gleichstellung zu erhalten.

Es ist sehr begreiflich, dass diese und ähnliche Scheingründe, wie sie der Correspondent der P. St. Z. anführt und die schon früher bei der Central-Commission vorgebracht worden, die Abgeordneten der übrigen Uferstaaten nicht abhalten konnten, bei Preussen auf stricte Erfüllung des Artikel 31 der Wiener Acte, auf Emanirung einer, den gezwungenen Umschlag wirklich aufhebenden, interimistischen Instruction anzudringen, anstatt diese Aufhebung dem definitiven Reglement zu

reserviren, dessen schneller Beendigung alsdann vielleicht die nämlichen Rücksichten für Cöllens Interesse hätten hinderlich werden können.

Mit Unrecht erscheint daher dem Correspondenten der P. St. Z. die hierbei stattgehabte Vereinigung der übrigen Uferstaaten mit den Niederlanden, als anstössig.

Sein Unwillen hierüber drückt sich in folgender Stelle seines Aufsatzes aus:

»Die niederländische Regierung, sagt er, hat den Grundsatz der
 »Rheinschiffahrts-Acte, dass die Schifffahrt frei seyn solle von der
 »Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer, anzuerkennen beharrlich
 »verweigert und die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschiff-
 »fahrts-Acte auf die Schifffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über
 »das definitive Reglement vorbehalten, dennoch aber die Ausführung der
 »Acte auf dem preussischen Gebiete, sonach auch die Aufhebung des
 »Umschlagsrechts in Cölln sofort verlangt. Die andern Uferstaaten,
 »ihr eigenes Interesse verkennend oder nicht achtend, sind ihr hierinn
 »beigetreten und nachdem die niederländische Regierung sich erboten,
 »die in neuerer Zeit gegen den vorigen Zustand einseitig und willkühr-
 »lich vorgenommenen Erschwernisse der Rheinschiffahrt auf ihrem Ge-
 »biete zurückzunehmen, mithin nur den *Status quo* von 1814 herzu-
 »stellen, hat die Mehrheit der Central-Commission am 5. Merz d. J.
 »den Beschluss gefasst, dass die niederländische Regierung ihrerseits
 »alles erfüllt habe, was man im Sinne des Tractats für jetzt von ihr
 »fordern könne. Der Beschluss ist jedoch um so befremdender, als die
 »Central-Commission überhaupt, wo es auf das von der Sanction der
 »sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankömmt,
 »gar keine Behörde ist, welche durch Stimmenmehrheit etwas be-
 »schliessen kann.«

Wir erwiedern hierauf:

Dass die Behauptung: die Niederländische Regierung habe den Grundsatz der Rheinschiffahrts-Acte, dass die Schifffahrt frei seyn solle

von der Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer, anzuerkennen beharrlich verweigert, ganz unbegreiflich erscheint.

Denn durch Unterzeichnung der Rheinschiffahrts-Acte hat ja der Niederländische Gesandte, eben so wie die der übrigen Paciscenten, die Anerkennung der darinn enthaltenen Principien begründet, und nie hat die Niederländische Regierung diese Anerkennung missbilligt oder zurückgenommen.

Wahr ist es, das die Niederländische Regierung die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschiffahrts-Acte auf die Schiffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über das definitive Reglement vorbehalten hat.

Allein sie ist hierzu befugt, weil keine Verfügung des Tractats darüber anders bestimmt.

Wohl verordnet der Artikel 51 der Wiener Acte, die Gesetzgebung des Rheins zwischen Strasburg und den niederländischen Gränzen — die Convention von 1804 — schon sogleich durch eine interimistische Instruction zum modificiren; nicht aber, dass gleichmässig, durch eine ähnliche interimistische Instruction, die Gesetzgebung auf dem niederländischen Rheine, vor Erscheinung des definitiven Reglements, Abänderungen erleiden solle.

Die Niederländische Regierung verlangt aber auch keineswegs die sofortige vollständige Ausführung der Acte auf dem Preussischen Rheine. Sie dringt nur auf Emanirung der interimistischen Intruction, welche, nach Vorschrift des Artikel 51 erwähnter Acte, die durch letztere für aufgehoben erklärten Artikel der Convention von 1804 (also auch jene, welche das durch den Art. 19 derselben aufgehobene Umschlagsrecht betreffen) anzuzeigen und durch andere Verfügungen schon jetzt gleich zu ersetzen bestimmt ist.

Nicht-Erhöhung der bestehenden Schiffahrtsgebühren Fortdauer der umschlagsfreien Schiffahrt, dies ist alles, wozu sich die Niederländische Regierung durch ihren Gesandten beim Wiener Congresse, für die Dauer des Provisorium, verpflichtet hatte.

Jede weitere Foderung konnte diese Regierung, bis zum definitiven Reglement, von der Hand weisen.

Und doch hat sie, den Wünschen der Central-Commission nachgebend, sich bereit erklärt, sobald der Umschlag von Mainz und Cölln aufhören würde, *sogleich* mehrere wesentliche Erleichterungen eintreten zu lassen, dergestalt, dass alsdann die Schifffahrt auf dem niederländischen Rheine

- a) keinem Umschlagszwange,
- b) keinen stärkern Schifffahrtsgebühren, als den bei Abschluss der Wiener Acte bestehenden,
- c) keiner Bezahlung von Transitabgaben für die Rheinpassage, und während derselben
- d) keiner materiellen Douanenuntersuchung, sondern nur einer kostenfreien Schiffsversieglung oder Begleitung von der deutschen Grenze bis in die Seehäfen und *vice versa* unterworfen seyn würde, und
- e) hinsichtlich der Ruckfrachten die conveniirte Reciprocität statt haben und
- f) zur Sicherstellung des Interesse des Fiscus, das Schiffs- und Manifestesystem, wie solches auf dem deutsch-französischen Rheine besteht, auch auf dem niederländischen Rheine eingeführt werden solle.

Alle Uferstaaten, ausser Preussen, das sich damit begnügte die Sache *ad referendum* zu nehmen, erklärten für jezt damit zufrieden zu seyn.

In dem Beschlusse, welcher diese Erklärung enthält, ist keineswegs vom definitiven Reglement die Rede, was der Correspondent der P. St. Z. übersehen zu haben scheint, wenn er denselben aus dem Grunde tadelt, weil die Central-Commission keine Behörde sey, welche da, wo es auf das von der Sanction der sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankomme, durch Stimmenmehrheit etwas beschliessen könne.

Der getadelte Beschluss ist offenbar nur beifällige Anerkennung der niederländischen Seits gezeigten Willfährigkeit, schon *sogleich* Erleichterungen zu bewilligen, welche grösstentheils erst beim definitiven Reglement hätten zur Sprache kommen können.

Er ist keineswegs das Resultat einer Erörterung der Frage: in welcher Art die Niederländische Regierung die Beschlüsse der Wiener Acte auszuführen verpflichtet seye.

Diese Frage, darinn hat der Correspondent der P. St. Z. völlig Recht, kann nicht zu einem Gegenstande der interimistischen Instruction gemacht werden und man hat immer bedauert, dass dennoch der preussische Commissär dieselbe wiederholtermalen in die Verhandlungen über die interimistische Instruction einzuschieben versucht hat.

Allein eine analogische Verknüpfung *dieser* Frage mit *jener* über die Aufhebung des Umschlagszwangs kann darum nicht statt finden, weil *letztere*, wie oben gezeigt worden, Gegenstand der interimistischen Instruction ist. (Art. 51 der Wiener Acte.)

Die Freiheit des Rheins, sagt der Correspondent der P. St. Z., besteht nicht blos, auch nicht einmal hauptsächlich in der Aufhebung der Umschlagsrechte und scheint damit andeuten zu wollen, dass man auf letztere ein zu grosses Gewicht lege, wenn man Anstand nehmen könne, sich desfalls bis zum definitiven Reglement zu gedulden, wodurch erst die vollständige Ausführung der Wiener Acte erlangt würde.

Uns aber scheint es immer besser gerathen, in Abwartung des *Ganzen*, nicht den *Theil* zu verschmähen, den die Wiener Acte schon *sogleich* durch die interimistische Instruction anbietet.

Und erwägt man ferner, dass die schnelle Aufhebung des Umschlagszwangs ein höheres Interesse gewonnen hat, seitdem die Niederlande sich bereitwillig erklärt haben, daran *sogleich* bedeutende Vortheile für die Schifffahrt auf ihrem Stromgebiete anzureihen; so scheinen die übrigen Uferstaaten nichtsweniger als ihr eigenes Interesse zu verkennen oder nicht zu achten, wenn sie auf Abstellung des Umschlagszwangs durch die interimistische Instruction fort und fort bestehen.

Das was die Niederlande nachgegeben, den Vorthail, der daraus der Rheinschiffahrt *sogleich* erwachsen soll, will freilich der Correspondent der P. St. Z. als wenig bedeutend, als blose Herstellung des *Status quo* von 1814 angesehen wissen, und äussert sich, in Betreff des darüber gefassten Beschlusses der Central-Commission, also im Tone der Ironie:

»Es gehört unstreitig zum definitiven Reglement zu beschliessen, »dass die Niederländische Regierung auf ihrem Rheingebiete den Verfügungen der Wiener Acte nicht nachleben dürfe, sondern dass sie »alles erfülle, wenn sie solche nur nicht verletze.«

Uns aber will es bedünken, dass, ist einmal *vor* dem definitiven Reglement dasjenige, was Niederländischer Seits für die Freiheit der Schiffahrt nachgegeben worden, in Vollzug gesetzt, wenig *Wesentliches* mehr beim definitiven Reglement tractatmässig zu fodern übrig bleiben dürfte.

Wir glauben hiermit die Schutzrede des Correspondenten der P. St. Z. für die provisorische Fortdauer des Umschlagszwangs von Cölln und Mainz hinlänglich beleuchtet und widerlegt zu haben.

Die Berichtigung seiner Schlussfolgen ergiebt sich von selbst, nämlich:

Ad 1. Dass seine Darstellung keineswegs im Allgemeinen Intresse, sondern nur im Localintresse der beiden Städte, welche den Umschlagszwang ausüben, bearbeitet ist.

Ad 2. Dass die Mehrheit der Central-Commission die gemachten Versuche, letzteres auf Kosten des ersteren zu befördern, mit Recht *nicht* unterstützt, sondern ihnen vielmehr entgegen gearbeitet hat, indem sie

Ad 3. dem Artikel 51 der Wiener Acte gemäss, die Aufhebung des Umschlagszwangs von Cölln und Mainz auf dem Wege der interimistischen Instruction zu verwirklichen strebte, um dadurch (weil nirgendwo sonst auf dem Rheine ein ähnlicher Umschlagszwang

ausgeübt wird) die im Art. 19 der Wiener Acte ausgesprochene *umschlagsfreie* Schifffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheines sofort zu erlangen.

Ad 4. Dass keine, Gleichzeitigkeit in der Ausführung begründende, Analogie zwischen der Aufhebung des gedachten Umschlagszwangs, und der Ausführung der Wiener Acte auf dem niederländischen Rheine besteht; sondern daas *jene* vielmehr Gegenstand der interimistischen Instruction; *letztere* aber Gegenstand des definitiven Reglements ist.

Ad 5. Dass der Correspondent der P. St. Z. vollkommen Recht hat, den Tagesschriftstellern den Fall zu einiger Aufmerksamkeit (wir setzen hinzu, *zur Nachahmung*) zu empfehlen, dass ein *deutsches* Blatt, welches die *deutsche* Gewerbsamkeit gegen die Bedrückungen der *Fremden* vertheidigt, sich auch bereit finden lässt, Aufsätze aufzunehmen, worinn die Freiheit der zum grossen Theile *deutschen* Rheinschifffahrt gegen den Umschlagszwang zweier *nicht fremden*, sondern *deutschen* Städte in Schutz genommen wird.

Was nun endlich die Stelle aus den Bemerkungen des badischen geheimen Referendairs, Herrn *Nebenius*, betrifft, womit der Correspondent der P. St. Z. seinen Aufsatz schliesst; bemerken wir, dass Erörterungen derselben über den Gegenstand der Rheinschifffahrtsacte hinausgehen und also hier nicht an ihrem Platze seyn würden.

Auffallend hat es uns indessen geschienen, dass Herr *Nebenius* in seinem Eifer über die Transitabgaben, die in den Niederlanden für die Passage der Waaren über ihr Land- oder Seegebiet bezahlt werden, ehe sie *auf* den Rhein kommen oder *wann* sie die Fluss-Strasse verlassen, übersehen zu haben scheint, dass derselbe Fall in deutschen Rheinangrenzenden Staaten statt hat. Oder glaubt Herr *Nebenius*, dass ein *deutscher* Transitzoll dem Engländer, Russen, Holländer (die er hierbei aufführt) ja selbst dem Deutschen, gleichgültig seye?

Auch hat es uns befremdet, dass der Correspondent der P. St. Z. diese Bemerkungen gegen die niederländischen Transitabgaben, die *nicht für die Flusspassage*, sondern für die Passage über das Land- oder Seegebiet erhoben werden, in einem Zeitpunkte geltend zu machen sucht, wo man preussischer Seits die Fortdauer eines Transitzolls von 12 Groschen p. Zentner *für die Passage der Waaren über den preussischen Theil der Elbe* mit den in der betreffenden Wiener Acte enthaltenen Grundsätzen vereinigen zu können glaubt.

C.

*Antwort auf vorstehende Bemerkungen. *)*

In der Frankfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 6. bis 10. Dec. des vorigen Jahres sind Bemerkungen über einen im 75. vorjährigen Stück der allgemeinen preussischen Staatszeitung befindlichen Aufsatz erschienen, der die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten betrifft. — Da diese *Bemerkungen* zur Absicht haben, den in der preussischen Staatszeitung aufgenommenen Aufsatz zu berichtigen, so scheint es nicht überflüssig, auch die *Richtigkeit* der Bemerkungen zu prüfen. Sie lassen sich füglich auf folgende *sechs* Behauptungen reduciren:

- 1) dass eine interimistische Instruction dem definitiven Reglement für die Rheinschiffahrt vorhergehen müsse;
- 2) dass diese interimistische Instruction nur den *conventionellen Rhein*, von Strasburg bis Lobith, betreffen könne;
- 3) dass demnach der Umschlag zu Cölln und Mainz schon während des Interims aufhören müsse;
- 4) dass nicht minder der Uferlängen-Tarif während des Interim eingeführt werden müsse, damit auf dem Unterrhein eine halbe Million Francen weniger p. Jahr an Schifffahrts-Gebühren erhoben würde;

*) S. Frankfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 11. Febr. 1820.

5) dass die königlich Niederländische Regierung während des Interim keine andere Verbindlichkeit habe, als die Schifffahrts-Abgaben auf ihrem Gebiete nicht zu erhöhen und keine Stapel einzuführen;

6) dass der Entwurf zu einem Strompolicei-Reglement der Central-Commission von dem Preussischen Commissarius vorgelegt, in ihren Sitzungen discutirt, und endlich von *allen* Bevollmächtigten, nur nicht *von dem königlich preussischen selbst* angenommen worden sey: — welchen sechs Puncten sich in der nämlichen Reihenfolge Nachstehendes entgegen lässt:

Ad 1. Ist wahr, dass eine interimistische Instruction dem definitiven Reglement vorangehen sollte; aber der, (schon vor der Versammlung der Glieder der Central-Commission in Mainz, durch die den Wiener Congress-Beschlüssen gemäs (siehe *Klüber* 10. Heft, p. 276) bestellte Special-Commission ausgearbeitete) *erste Entwurf* beweist, dass in diese Instruction der erste Artikel der Wiener Convention, *über die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, von dem Puncte an, wo er schiffbar wird, bis zur See, zuerst aufzunehmen sey, und erst alsdann der 19. Artikel, über die Aufhebung des Umschlags, an die Reihe kommen könne.*

Der 1. und 19. Artikel der Wiener Congressacte aber würden sich, unseres Dafürhaltens, *während des Interim*, nur dann in Verbindung bringen lassen, wenn man das Decret der französischen Regierung vom 21. October 1811 *durch die interimistische Instruction wieder aufleben liese.* Gedachtes Decret assimilirte nämlich die Organisation der Rheinschifffahrt *in Holland*, buchstäblich derjenigen, welche auf dem Rhein *oberhalb Lobith* durch die Convention von 1804 gegründet war, und galt *de facto* auch noch am Ende 1813 und zu Anfang 1814; und im Fall man demnach niederländischer Seits durchaus auf die Erlassung einer interimistischen Instruction bestehen sollte, so würde sie wohl nur auf diese Art zu Stande kommen können. Die grose Menge von Octroi-Beamten, welche im Jahr 1814 hilflos von der Niederländischen Re-

gierung weggeschickt wurden, erhielten alsdann gleichfalls Gelegenheit, ihre Stellen wieder einzunehmen.

Ad 2. Da das ebenerwähnte Decret vom 21. October 1811, zur Zeit des Pariser Friedensschlusses vom 30. Mai 1814, nicht allein nicht aufgehoben war, sondern vielmehr in dem 5. Artikel dieses Vertrags gleichsam die Bestätigung desselben dadurch enthalten ist, dass die pacificirenden Mächte die Freiheit der Rheinschifffahrt vom Punkte, wo er schiffbar wird, bis zur See, als Basis der Wiener Congress-Verhandlungen festsetzten; so kann und darf die interimistische Instruction nicht anders erlassen werden, als wenn die Niederländische Regierung die Convention von 1804 bis zum definitiven Reglement eben so für ihre Rheinarme anerkennt, wie sie für *den Rest* des Rheins gilt. Zwischen dem 1. und 19. Artikel der Wiener Congressacte von 1815, würde auf diese Weise eine Harmonie bestehen, und alsdann liesse sich allenfalls darüber reden, ob es nicht möglich zu machen sey:

Ad 3. Die Aufhebung des Umschlagsrechts von Mainz und Cölln, auch schon durch die interimistische Instruction in Ausführung zu bringen?

Ad 4. Indessen würde die Einführung des Uferländigen-Tarifs in keinem Fall, während des Interim Platz greifen können, weil das Decret vom 21. October 1811, für Holland einen ganz ähnlichen Tarif als den für den Niederrhein einführte; das niederländische Aera-rium folglich nicht in Nachtheil gerieth. Zudem sind die, laut Art. 3 der Wiener Convention, über die Gebühren-Erhebung vorzunehmende Verhandlungen, dem *definitiven Reglement*, laut Art. 27 derselben, ausdrücklich vorbehalten.

Ad 5. Transitabgaben können nach dem Decret vom 21. Octob. 1811, auf den *niederländischen Rheingewässern* eben so wenig mit Recht gefodert werden, als man sie der Convention vom 15. August von 1804 gemäss, bisher auf dem Rhein, *oberhalb Lobith*, nicht fordert, woraus hervorgeht, dass, so lange sie demunerachtet königlich

niederländischer Seits erhoben werden, bevor irgend etwas über eine an den Strom-Mündungen als *Seezoll* zu erhebende Abgabe stipulirt ist, nichts im Wege steht, dass auch Preussen seine Zollabgaben, beim Eingang in die Preussischen Rhein- und Mosel- Provinzen erheben lasse.

Ad 6. Ist schliesslich zu bemerken, dass wenn es seine Richtigkeit hat, dass der Preussische Bevollmächtigte den Versuch gemacht hat, den Streit über die Epoche der Aufhebung der Umschlagsrechte zu Cölln und Mainz gütlich beizulegen, und dass derselbe in dieser Absicht den erwähnten Entwurf ausgearbeitet und vorgelegt hat, es doch keineswegs der *Preussische*, sondern im Gegentheil der *Niederländische* Bevollmächtigte der Einzige war, welcher den Fortgang der weit vorgerückten Verhandlungen ausdrücklich hemmte.

Es ist nämlich actenmässig, dass derselbe wiederholt, bestimmt darauf bestand:

1) Den besagten Entwurf, den Handlungskammern von Strasburg, Mainz und Cölln zum Bericht mitzutheilen;

2) Den Entwurf nicht früher executorisch zu erklären, bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes über die ganze Arbeit vorgelegt haben würde; *welches aber bis jetzt nicht statt gefunden hat*, so wenig, als auch sonst ein einziges Mitglied der Central-Commission die Autorisation seines Hofes beigebracht hat, das entworfenen Schiffahrtspolizei-Reglement executorisch zu machen, wodurch folglich, *und nicht durch Preussens Schuld*, die ganze Sache ins Stocken gerieth.

Es kann nicht schaden, bei dieser Gelegenheit auch noch anzuführen, dass genau so, wie es mit dem obenerwähnten Entwurf sich begab, es sich auch mit den verschiedenen Entwürfen zur interimistischen Instruction verhält. Eine *Ratification* irgend eines Entwurfs derselben, ist nämlich *erweislich*, von *keinem* Mitglied der Central-Commission je beigebracht worden, so wenig als *alle* sich jemals über einen derselben, *pure*, nach *Materie* und *Form* vereinigt haben, welches doch die *tractatenmässige* Bedingung der Emanirung ist.

*Antwort auf Lit. C. *)*

Die Francfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 11. und 12. v. M. enthält eine sogenannte Prüfung eines in derselben Zeitung vom 6. bis 10. December v. J. abgedruckten Aufsatzes, die Verhandlungen bei der Central-Commission für die Rheinschiffahrt betreffend.

Bei Gelegenheit dieser Prüfung werden folgende drei Behauptungen aufgestellt, nämlich:

- 1) Die interimistische Instruction könne und dürfe nicht anders erlassen werden, als wenn die Niederländische Regierung die Convention von 1804 bis zum definitiven Reglement eben so für ihre Rheinarme anerkenne, wie sie für den Rest des Rheines gelte, und alsdann liese sich allenfalls darüber reden, ob der Umschlag zu Cölln und Mainz schon während des Interims aufzuheben sey.
- 2) Die Einführung des Uferlängen-Tarifs, wodurch für den Unter-rhein eine jährliche Ueberhebung von *circa* einer halben Million Francen an Schiffahrts-Gebühren wegfallen würde, könne in keinem Falle während des Interims Platz greifen.
3. Transitabgaben könnten auf dem niederländischen Rheine eben so wenig mit Recht gefodert werden, als man sie, der Convention von 1804 gemäss, auf dem Rheine oberhalb Lobith nicht fodert.

Die ganze Beweisführung für die Richtigkeit dieser Behauptungen beruht auf dem Satze:

»Das französische Decret vom 21. October 1811, welches die Organisation der Rheinschiffahrt in Holland derjenigen assimilirte, welche auf dem Rheine oberhalb Lobith durch die Convention von 1804 gegründet war, sey zur Zeit des Pariser Friedensschlusses vom 30. Mai 1814 *nicht aufgehoben* gewesen.«

*) S. Francfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 16. Merz 1820.

Wir können nicht umhin, hierauf zu bemerken, dass dieser Satz, welcher die Grundlage der Beweisführung für obige drei Behauptungen ausmacht, durchaus unrichtig ist, und somit auch die daraus gezogenen Folgerungen in sich zusammenstürzen.

Denn der Pariser Friedensschluss datirt sich vom 30. Mai 1814; das *Droit de navigation* aber, welches durch das französische Decret vom 21. October 1811 in Holland eingeführt worden war, wurde schon durch einen Beschluss des souveränen Fürsten der Niederlande vom 25. Merz 1814, also vor dem Pariser Friedensschlusse, aufgehoben.

Beim Schlusse der sogenannten Prüfung, wovon hier die Rede ist, wird noch bemerkt, dass es keineswegs der *Preussische*, sondern im Gegentheil der *Niederländische* Bevollmächtigte bei der Central-Commission gewesen, wodurch die *Verhandlungen* über das Schiffahrtspoliceireglement gehemmt worden wären, weil es actenmässig erwiesen sey, dass der Niederländische Bevollmächtigte darauf bestanden habe,

- 1) Das besagte Policeireglement den Handlungs-Cammern von Strasburg, Mainz und Cölln zum Bericht mitzutheilen,
- 2) dieses Reglement nicht eher in Ausführung zu bringen, bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes über die ganze Arbeit vorgelegt haben würde.

Auch diese Final-Bemerkung ist ungegründet; denn

Ad 1. weiset das Separat-Protocoll vom 29. April 1817 aus, dass es der *Preussische* Bevollmächtigte war, der den Antrag zu dieser Mittheilung machte, welchen der Niederländische Bevollmächtigte zwar unterstützte, der aber bei der Central-Commission nicht durchging; wir bemerken ferner,

Ad 2. dass das Ersuchen des Niederländischen Bevollmächtigten, das *discutirte* Policeireglement nicht eher in Vollzug zu setzen, als bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes würde mitgetheilt haben, keineswegs die *Verhandlungen* darüber hemmen konnte, weil die Discussion beendet war. Man könnte allenfalls

die Frage aufwerfen, ob die Vollziehung desselben durch das Ersuchen des Niederländischen Bevollmächtigten um Aufschub derselben, aufgehalten worden seye? und hierauf antworten wir mit *Nein*.

Denn seitdem Preussen, gegen alle Erwartung, die Aufhebung des Cöllner Umschlagszwangs durch die interimistische Instruction verweigert hat, konnte leider! nicht mehr von der Vollziehung eines Policei-Reglements die Rede seyn, welches auf eben diese Aufhebung berechnet und bestimmt war, die in der Folge dieser Aufhebung cessirenden Policei-Verfügungen der Convention von 1804 zu ersetzen.

Es ist, schliesslich, diese Weigerung von Seiten Preussens, den Umschlagszwang zu Cölln durch die interimistische Instruction *de facto* aufhören zu lassen, woran bisher die Versuche bei der Central-Commission, sich über eine zu erlassende Instruction zu vereinigen, gescheitert sind.

XX.

Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn? Eine Abhandlung, dem Königlichen Preussischen Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Cölln.

Der Gang, den die Unterhandlungen der Mainzer Central-Commission zu nehmen scheinen, macht es unumgänglich nöthig, den Sinn der dem Rheine durch den Art. 1 der Wiener Convention zugesagten Freiheit endlich auf eine unwiderrufliche Weise zu bestimmen. Bisher hat man sich zwar noch nicht darüber vereinigen können, wie die Rheinschiffahrt während des interimistischen, den Verhandlungen über das definitive Reglement gewidmeten Zeitraums zu reguliren sey; allein die Hindernisse, die sich dieser Vereinbarung entgensetzen, dürften wohl unübersteiglich seyn, da jeder Theil befürchtet, durch das provisorische Reglement Dinge aufzugeben oder zuzugestehen, worüber das definitive Reglement erst entscheiden soll. Man scheint daher die Nothwendigkeit anerkannt zu haben, die Verhandlungen über das definitive Reglement zu eröffnen; und

in der That dürfte dasselbe durch die bisherigen Verhandlungen in vielen Puncten wenigstens hinreichend vorbereitet seyn. Namentlich ist die Erklärung des Holländischen Gesandten vom 5. Merz 1819 von grosser Wichtigkeit, und vielleicht dazu geeignet, den Weg zu einer definitiven Vereinbarung mit Holland zu eröffnen, wenn es wirklich an dem seyn sollte, dass wie der Holländische Gesandte und mit ihm viele Deutsche behaupten, die Wiener Convention nur die innere Flussschiffahrt betroffen, und diese zwar auf dem ganzen Laufe des Rheinstroms von allen Beschränkungen befreit, dagegen den Seerechten, die Holland an den Mündungen des Stromes behauptet, keine Schranken gesetzt habe.

Die Cöllnische Handelskammer, die den 1ten Artikel der Wiener Convention in einem andern Sinne verstand, und sich mit der Hoffnung geschmeichelt hatte, dass den seit Jahrhunderten laut gewordenen Klagen über die Beschränkungen des Rheinhandels durch Holland endlich abgeholfen sey, hat ihre entgegenstehende Ueberzeugung zwar bei mehreren Gelegenheiten laut ausgesprochen, hält es jedoch nicht für überflüssig, durch gegenwärtige Denkschrift, die Gründe, worauf dieselbe beruht, nochmals zu entwickeln und ein hohes Staatsministerium gehorsamst zu bitten, diesem für Cölln, für die gesammten rheinischen Provinzen, ja für das deutsche Vaterland so wichtigen Gegenstand, seine fernere nachdrückliche Fürsorge zu widmen. In dieser Absicht wird die Handelskammer sich erlauben, auf die frühere Geschichte der holländischen Zölle zurückzugehen, und die dadurch veranlassten diplomatischen Verhandlungen, so weit diese ihr bekannt geworden sind, zu berühren, um den Standpunct, auf dem sich diese Angelegenheit zur Zeit des Pariser Friedens und der Wiener Schiffahrts-Convention befand, zu bezeichnen.

Bekannt ist es, dass, als die Holländischen Provinzen noch von Spanien besessen wurden, keine Seezölle an den holländischen Küsten eingeführt waren. (S. Schmidt Geschichte der Deutschen, Th. 8. Pag. 61, 62) Die Verbindung des Rheines mit der See war völlig frei. Bedeutend war der Verkehr, den die rheinischen Städte vorzüglich aber Cölln mit frem-

den Seehäfen trieben. Sie wurden dadurch in den Stand gesetzt, den süddeutschen Provinzen einen grossen Theil ihrer Bedürfnisse zuzusenden, trieben einen wichtigen Eigenhandel, dem sie ihren grossen für Deutschland rühmlichen und nützlichen Wohlstand, ihren von dem Auslande oft beneideten Flor hauptsächlich zu verdanken hatten.

Erst, nachdem die holländischen Provinzen sich vom spanischen Scepter losgerissen hatten, fiengen einzelne Provinzen, ja einzelne Städte an, den Handel auf dem Rheine mit Abgaben unter dem Namen von Licenten und Convoyen zu beschweren, und sich auf diese Weise ein bedeutendes Einkommen, so wie die Mittel zur nachdrücklichen Fortsetzung ihres Kampfes um Unabhängigkeit zu verschaffen. (Siehe allgemeine Geschichte der vereinigten Niederlande, Leipzig und Göttingen, Buch 24, §. 7. Thl. 3. P. 180.)

Die Reichhaltigkeit dieser Hülfquellen bewog im Jahre 1580 die in Antwerpen versammelten Generalstaaten zu der Verordnung, dass in den vereinigten Provinzen keine Waaren zu Wasser oder zu Lande einkommen oder ausgehen sollten, ohne das Recht dazu erst bezahlt zu haben; die Waaren aber, die auf diese Weise einmal bezahlt hätten, sollten frei passiren können durch alle andere Passagen und Städte zur See oder sonst zu Wasser und zu Lande. (Siehe das holländische grose Plakatenbuch, Thl. 1. p. 2264.)

Laut waren die Klagen des deutschen Handelsstandes über diesen neuen, für sein inneres Leben so gefährlichen Druck. Die rheinländischen Städte, vorzüglich die Stadt Cölln, beschwerten sich beim Reichstage darüber, dass die Holländer nun den Rhein plötzlich gesperrt, und sie fortan keine Commerzien mehr, als nach Willkühr der Holländer treiben könnten. Diese Klagen erregten auch zu verschiedenen Epochen die lebhafteste Theilnahme der höhern Collegien und des gesammten deutschen Reichskörpers.

Im Jahre 1582 ward schon nach genommener Rücksprache zwischen dem Kurfürstenrath und dem Fürstenrath beschlossen, an die Staaten

von Holland zu schreiben, um sie um Abstellung solcher Sperrung zu ersuchen. Auf dem Reichstage zu Regensburg im Jahre 1594 wurde in der nämlichen Absicht eine Gesandtschaft an Holland beschlossen, die aber, wie es scheint, nicht zu Stande kam. Im Jahr 1603 wurde auf dem Reichstage abermals darauf Bedacht genommen, wie man sich des Ungemachs, das die niederländischen Unruhen dem deutschen Reiche unter andern mit den unordentlichen, zur Behinderung der Commerciën aufgesetzten Licenten, und mit Sperrung der auf der offenen See und andern Wasserströmen im Reiche befreiten Navigation bisher zugezogen hatten, endlich entledigen mögte. Auch in den Wahlcapitulationen wurde dieses Gegenstandes gedacht, und namentlich dem Kaiser MATTHIAS (Wahlcapitulation v. J. 1612, Art. 20) zur Pflicht gemacht, auf Mittel und Wege zu denken, wie die an unterschiedlichen Orten des Rheines bei den vorgewesenen niederländischen Kriegs-Empörungen angestellten Zölle und Licenten abgeschafft werden mögten.

Auf dem westphälischen Friedenscongress erschollen die Klagen der deutschen Gesandten nochmals. (Siehe MEYER, *Acta pacis Westphaliae*, Thl. 2. B. 15.) Selbst die Bestimmung des westphälischen Friedens im Art. 10 des Münster'schen Friedens-Instrumentes, scheint auf diese Klagen Bezug zu haben, und so finden wir, dass eine lange Reihe von Jahren hindurch Deutschland den Druck, den Holland an den Ausflüssen des Rheines ausübte, als widerrechtlich bekämpft hat.

Leider waren seine Waffen aber ohnmächtig. Holland kannte die Schwäche des deutschen Staatskörpers zu sehr, um auf dessen Remonstrationen zu achten. Holland befolgte sein System, und riss den Handel, den die niederrheinischen Kaufleute früher getrieben hatten, zum Theil an sich; zum Theil nahm der Waarentransport nach dem obern Deutschland seinen Weg über Hamburg und Bremen. Aus handschriftlichen Nachrichten ergiebt es sich, dass Cölln in wenig Jahren 9/10 seines Grosshandels verloren hat. Was Deutschland dadurch gelitten hat, der Kräfte beraubt zu werden, die es früher bei mächtigen, durch den

Handel blühenden Corporationen finden konnten, brauchen wir nicht zu entwickeln.

Welche Verhandlungen in spätern Zeiten über diesen Gegenstand Statt gefunden haben, vermögen wir nicht mit Bestimmtheit anzugeben. Leicht wäre es möglich, dass zu einer Zeit, wo Deutschland seine schönsten Provinzen nicht mehr gegen die unter den wichtigsten Vorwänden unternommenen Angriffe eines übermächtigen Nachbars vertheidigen konnte, die Bedrückungen des Rheinhandels zu unwichtig geschienen haben, um das Interesse des Reichstags zu erregen. So viel ist indessen gewiss, dass diese Bedrückungen noch auf den in den Jahren 1699 und 1703 zur Belebung des Rheinhandels zu Cölln zwischen den betheiligten Uferstaaten Kurmainz, Trier, Cölln, Pfalz, Jülich veranstalteten Conventen, wozu auch Kurbrandenburg, Hessenkassel, so wie die Generalstaaten eingeladen wurden, zur Sprache gekommen sind. Auch scheint es, dass diese Bedrückungen mitgewirkt haben, die Erzherzogin Clara Eugenia schon im Jahr 1626 zu dem Entschlusse zu bestimmen, die Maas und den Rhein durch den unter dem Namen *Fossa Eugenia* bekannten Canal zu verbinden. Aus dem Nachdruck, womit die Holländer sich der Ausführung dieses Vorhabens widersetzt haben, lässt sich entnehmen, wie gut dasselbe nicht nur in militärischer, sondern auch in commercieller Rücksicht berechnet war, um dem Handel neue von der Holländischen Politic unabhängige Wege zu eröffnen.

Nach dem siebenjährigen Kriege wurde die Aufmerksamkeit der Preussischen Regierung wieder auf die Wichtigkeit dieser Verbindung durch den Ingenieur-Hauptmann *Schoeller* geleitet. Es scheint aber, dass die Kosten der Ausführung unter den damaligen Verhältnissen für unerschwinglich gehalten wurden. Als aber die von Deutschland losgerissenen Provinzen des linken Rheinufers mit Frankreich vereinigt wurden, erschien bald der Consular-Beschlus vom 9. Thermidor Jahrs XI, der die Vereinigung des Rheins, der Maas und der Schelde durch einen für die grosse Schiffahrt brauchbaren Canal verordnete. Wirklich

wurden zur Ausführung dieses Beschlusses nachdrückliche Massregeln ergriffen und mit Thätigkeit betrieben. In wenig Jahren würde auch diese wichtige Verbindung zu Stande gekommen seyn, und der Handel der Rheingegenden dadurch unter dem Schutze des Friedens neue Lebhaftigkeit und grosse Ausdehnung gewonnen haben. Allein der unruhige Geist der damals in Frankreich herrschenden Gewalt, liess auch dem Guten, das sie selbst gestiftet hatte, keine Zeit, sich zu entwickeln. Bald wurde Holland angegriffen und dem französischen Scepter unterworfen. *Napoleon* hielt nun die Fortsetzung des Canals für überflüssig, dagegen sicherte er den Bewohnern der Rheinufern auf dem Rheine selbst eine freie Verbindung mit der See durch sein Decret vom 21. Oct. 1811 zu, durch dessen 42. Artikel alle früheren Abgaben auf den verschiedenen Armen des Rheins aufgehoben wurden. Leider aber erlaubten die damaligen Handelsverhältnissen den rheinischen Städten nicht, die Vortheile dieser grossen Massregel zu benutzen.

So hatten sich nach langen für Deutschland in jeder Hinsicht schmachvollen Jahren die Sachen gestaltet, als das gesammte Europa sich gegen Frankreich verband, diesen Coloss darnieder warf, ihn in die Grenzen seines alten Gebietes einschränkte und zur Schutzwehr gegen denselben auf dessen nördlichen Grenzen einen neuen Staat aus den 17 ehemaligen belgischen Provinzen constituirte.

Den Urhebern des Pariser Friedensschlusses entgieng es nicht, dass Handelsbedrückungen in unserm Zeitalter am öftersten Veranlassungen zu blutigen Kriegen werden. Sorgfältig waren sie darauf bedacht, zwischen Völkern, die fortan durch die nämliche Gesinnung verbunden bleiben sollten, jedem Anlass zu Handelsbeschwerden vorzubeugen, und deren Verbindung durch Erleichterung ihrer commerciellen Verhältnisse zu befestigen. So entstand der 5. Artikel des Pariser Friedensschlusses, worin es heisst: »*La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et reciproquement sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'oc-*

*»cupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra
»régler les droits à lever par les états riverains de la manière la
»plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.«*

*»Il sera examiné et décidé de même dans le futur Congrès de quelle
»manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les ren-
»dre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-des-
»sus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans
»leur cours navigable séparent ou traversent plusieurs états.«*

Als dieser Völkervertrag bekannt wurde, hielten wir uns für überzeugt, dass uns eine freie Verbindung mit der See unabhängig von Transitgebühren und Durchfuhrverboten für alle Zukunft gesichert sey. Die Ausdrücke des Vertrages waren bestimmt; die Absicht der Paciscenten klar ausgesprochen.

In den Verhandlungen des zur Ausführung des Pariser Vertrags über die Rheinschifffahrt angeordneten Comité glaubten wir eine Bestätigung dieser Ansicht zu finden. Ueberall wurde dem Princip der unbedingten Freiheit des Rheines gehuldigt; selbst der Holländische Gesandte erklärte bestimmt in der Sitzung vom 18. Februar 1815, dass seine Regierung gesonnen sey, ihre Zölle auf dem Ausfluss des Rheinstromes aufzuheben, und so beruhigten wir uns leicht bei den Opfern, die die Wiener Convention auch uns aufgelegt hatte, mit der Hoffnung, in der Ausdehnung die wir fortan unserm Eigenhandel geben könnten, mehr als hinreichende Entschädigung zu finden.

Erst nachdem die Central-Commission in Mainz zusammen getreten war, und von einigen Mitgliedern die alsbaldige Aufhebung der Umschlagsrechte zu Mainz und Cölln verlangt wurde, kam die Frage über den Sinn des 1. Artikels der Wiener Schifffahrts-Convention zur Sprache. Als Preussen dieser Ansinnung die billige Foderung entgegenstellte, dass gleichzeitig mit dieser Aufhebung die Entfernung aller übrigen Fesseln, denen der Rhein noch unterworfen sey, eintreten müsse; als diese anfänglich heftig bestrittene Behauptung endlich mit nicht zu besiegenden

Gründen unterstützt wurde; als sich durch die Erfahrung mehr und mehr zeigte, wie wenig Holland gesonnen sey, den am Ausfluss des Rheines neuerdings eingeführten Zollgesetzen zu entsagen: erst da ward die Behauptung laut, dass die Rheinschiffahrts-Convention nur den eigentlichen Rheinstrom nicht aber dessen Ausflüsse von allen Schranken befreit habe, und die Holländische Regierung immer noch befugt sey, an denselben Aus- und Eingangszölle zu erheben.

Wie befremdend diese Behauptung unter den von uns angeführten historischen Verhältnissen auch seyn mogte, so liess sie sich in dem Munde des Holländischen Commissärs, der nur ungern auf eine seiner Regierung wichtige Finanzquelle verzichten konnte, allenfalls erklären. Unbegreiflich erschien es aber, wenn diese nämliche Behauptung auch in Deutschland, ja bei den Mitgliedern der Central-Commission Vertheidiger fand. Schmerzlich war diese Erscheinung dem deutschen Patrioten allerdings, doch musste es auf der andern Seite beruhigen, dass bey genauer Untersuchung die Verhandlungen keinen Stoff zu deren Rechtfertigung darboten, ja dass alle Gründe, womit man dieselbe zu unterstützen versucht hat, leicht zu widerlegen waren.

So viel uns theils durch die Verhandlungen der Central-Commission selbst, theils durch einige öffentliche Blätter und Zeitschriften bekannt geworden ist, beruht die Meinung derjenigen, die die Wiener Convention nur von der Fluss-Schiffahrt verstehen wollen, hauptsächlich auf der Voraussetzung, dass die Holländer als Besitzer der Küsten, wodurch der Rhein seinen Ausfluss nimmt, schon befugt seyen, auf dem Rheine Durchgangszölle zu erheben.

Diese, wie man behauptet, völkerrechtlich begründete Befugniss soll nun anders nicht als durch bestimmte Tractaten aufgehoben werden können; solche Tractaten seyen mit Holland aber nicht abgeschlossen, indem die Wiener Convention nur sage: dass der Rhein *bis an* das Meer, nicht aber *bis in* das Meer frei seyn solle.

Es scheint uns jedoch, dass diese Schlussfolge eine Reihe von Irrthümern enthalte, wie wir in dem Nachfolgenden darzuthun uns bemühen werden.

Denn was die erste Behauptung betrifft, dass nämlich dem Völkerrecht nach Holland schon vermöge seiner Lage berechtigt sey, alle von der See auf dem Rhein und umgekehrt kommende Güter seinen Zöllen zu unterwerfen, so ist dabey das sogenannte Seerecht offenbar zu weit ausgedehnt. Unstreitig ist es nämlich, dass die See ursprünglich frei und kein Gegenstand weder des Eigenthums noch der Souveränität ist, und deren Gebrauch allen Nationen offen steht.

Zwar nehmen die angesehensten Rechtslehrer an, dass die Freiheit durch die Küsten bewohnenden Nationen beschränkt werden könne, jedoch nur in so ferne, als diese Beschränkungen nöthig sind, um die Unabhängigkeit dieser Nationen, so wie die zur Beförderung ihrer innern Industrie erlassenen Einfuhrverbote aufrecht zu erhalten.

Die Ausdehnung dieses Seerechts wird gewöhnlich durch Verträge bestimmt. Es wird festgesetzt, bis zu welcher Entfernung von der Küste fremde Schiffe sich annähern dürfen; offenbar kann dieses Seerecht da nicht angewendet werden, wo eine freie Wasserstrasse bis zur See tractatenmässig besteht. Diese freie Wasserstrasse darf nicht willkürlich mehr verschlossen werden. Die Freiheit der Wasserstrasse erstreckt sich nothwendig bis zur freien See; es bleibt kein Punct mehr übrig, wo zwischen der freien See und zwischen dem freien Strom eine Scheidewand errichtet werden könnte.

Doch sey es auch, dass im Allgemeinen sich ein solches Seerecht selbst in dem Sinne, wie es nunmehr von Holland behauptet wird, aus den Grundsätzen des Völkerrechtes deduciren lasse, so können dessen Folgerungen nicht zu Gunsten von Holland angewendet werden, da dieser Staat sich nicht mehr im uneingeschränkten Besitz aller mit der Souveränität verknüpften Rechte befindet, sondern die Schranken nothwendig anerkennen muss, die sich aus der Art und dem Zeitpunkt sei-

ner Entstehung natürlich ergeben: denn es darf nicht vergessen werden, dass der Holländische Staat erst durch den 6. Artikel des Pariser Friedens durch die damals Europa regenerirnden Mächten constituirt worden ist, und diese Mächte laut in dem 5. Artikel des Pariser Friedens die Absicht, alle Handelsbeschränkungen zwischen den europäischen Nationen so viel wie möglich aufzuheben, und namentlich den Rhein von allen Fesseln zu befreien, erklärt haben.

Diesen Absichten gemäs zu handeln, ist der Holländische Staat vermöge seines Daseyns vor allem verbunden. Es muss eine solche Handlungsweise als erstes Gesetz seiner Constitution gedacht werden.

Wie unvereinbarlich mit diesem Gesetz wäre es aber nicht, wenn Holland gleich nach seiner Existenz zu einer Handlungsweise, die früher schon so laute Klagen in Deutschland verursacht hat zurückkehren, die Freiheit, die dem Rhein durch das Decret vom 21. October 1811 bereits gegeben war, alsbald wieder aufheben wollte.

Es ist also nicht an dem, dass es neuer bestimmten Stipulationen bedurft hätte, um die Rechte an dem Ausfluss des Rheinstroms, die man aus der Lage Hollands deduciren will, aufzuheben. Diese Rechte haben, seitdem der dermalige Holländische Staat besteht, niemals existirt. Will man sich aber auch auf bestimmte Verträge berufen, so führen wir den 1. Artikel des Wiener Vertrags an, der allerdings eine solche Stipulation enthält; ruft man sich ins Gedächtniss zurück, dass zur Zeit des Pariser Friedens die freie Verbindung mit der See bereits bestand, dass die paciscirenden Mächte Handelsverbindungen erleichtern und sichern, zu dem Ende aber vorzüglich den Rheinhandel erleichtern wollten, und der 1. Artikel der Wiener Convention nichts anders als die Anwendung der durch den Pariser Frieden aufgestellten Grundsätze enthält, so wird jeder Unbefangene eingestehen müssen, dass durch diesen 1. Artikel, in dem es heisst: »*La navigation du Rhin sera libre jusqu'à la mer*« dem holländischen Staate so wie allen andern Uferstaaten auf ewig untersagt worden ist, die vom Rhein auf die See und von der See auf den Rhein gehenden Waaren mit Auflagen zu beschweren.

Gegen das Gewicht der aus dem geschichtlichen Zusammenhange der hinsichtlich des holländischen Zollwesens und der ausgesprochenen Absichten der Paciscenten hervorgehenden Gründe erscheint es als eine dem Standpunkt, worauf diplomatische Unterhändler sich befinden, wenig angemessene Spitzfindigkeit, wenn man behauptet hat, dass die obigen Verträge die Freiheit des Rheines zwar *bis an* das Meer nicht aber *bis in* das Meer ausgesprochen hätten.

Unseres Dafürhaltens konnten die paciscirenden Mächte, wenn sie dem Sprachgebrauche getreu bleiben wollten, wirklich keine andere Worte brauchen, als die sich im Tractate finden: *jusqu'à la mer, jusque dans la mer* würde unfranzösisch seyn.

Es ist zudem auch leicht aus den Verhandlungen darzuthun, dass diese Worte dabei in keinem andern als in dem von uns angegebenen Sinne genommen worden sind, und dass die Behauptung derjenigen, die den Wiener Vertrag nur von der innern Fluss-Schiffahrt verstehen wollen, durchaus unrichtig ist.

Der Französische Gesandte schlug in der Sitzung vom 2. Febr. 1815 vor, den Rhein als einen den Uferstaaten gemeinschaftlich zugehörigen Fluss zu betrachten, und demnach den Grundsatz aufzustellen, dass die Schifffahrt darauf niemand untersagt werden könne.

Die von demselben vorgeschlagene Fassung war folgende:

ART. 1. *Le Rhin depuis le point où il devient navigable jusqu'à la mer sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers états qu'il separe ou traverse.*

ART. 2. *La navigation dans tout son cours soit en montant soit en descendant sera entièrement libre et ne pourra être interdite a personne, en se conformant toute-fois aux réglemens qui seront arrêtés pour la police d'après le mode qui sera établi.* (S. Klüber, Acten des Winer Congresses. Heft 9. Pag. 15.)

Diese Fassung schien aber zu beschränkt und dem liberalen Sinne, der sich in dem 5. Artikel des Pariser Friedens ausgesprochen hatte,

nicht vollkommen zu entsprechen. Der Englische Gesandte schlug daher vor, die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rheine auf alle Nationen auszudehnen und folgende Fassung anzunehmen:

ART. 1. *Le Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement sera entièrement libre au commerce et à la navigation de toutes les nations de manière que dans tout son cours soit en remontant soit en descendant il ne puisse sous ces deux rapports être interdit à personne, en se conformant toute-fois aux réglemens qui seront établis pour la police d'après le mode convenu, lesquels réglemens seront égaux pour tous et les plus favorables au commerce de toutes les nations.*

Die Commission nahm auch die in diesem Entwurf enthaltenen Grundsätze in der nämlichen Sitzung einstimmig an und behielt sich nur bevor an die Abfassung des Artikels die letzte Hand zu legen: »*La Commission*,« heisst es in dem Protocoll, »*adopte a l'unanimité les principes renfermé dans ce projet, mais elle s'est réservée de se concerter SUR LA RÉDACTION que l'on est convenu de retoucher.*«

In der Sitzung vom 28. Februar 1815, legte der Preussische Gesandte nun die neue Fassung der Artikel über die Rheinschifffahrt vor. In diesem Entwurf hiess es nun: »*La navigation dans tout le cours du Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer soit en remontant soit en descendant sera entièrement libre et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne, en se conformant toute-fois aux réglemens qui seront arrêtés pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorablement que possible au commerce de toutes les nations.*«

Dieser Entwurf wurde in der Sitzung vom 3. Merz 1815 discutirt. Mylord Clancarty äusserte zwar den Wunsch, dass man die von ihm in der zweiten Sitzung (vom 8. Februar 1815) vorgeschlagene Fassung beibehalten und namentlich den in dem Humboldtschen Entwurf nach den Worten: »*ne pourra être interdite à personne*« beigefügten Zu-

satz »*sous le rapport du commerce*« wegstreichen möge. Die übrigen Mitglieder der Commission theilten seine Ansicht aber nicht, und nahmen den vom Preussischen Gesandten vorgelegten Entwurf einstimmig als den Verfügungen des Pariser Friedens entsprechend an.

Wir sehen also, dass der Vorschlag des Französischen Gesandten, die Rheinschiffahrts-Angelegenheiten als einen innern nur die Uferstaaten betreffenden Gegenstand zu behandeln, als dem Pariser Frieden nicht angemessen verworfen worden ist. Wir sehen ferner, dass die von dem Lord *Clancarty* gemachten Vorschläge genehmigt worden sind, und diese mithin immer dazu dienen müssen, um die Zweifel, die über Auslegung des 1. Artikels der Wiener Convention entstehen können, zu lösen. Wir sehen endlich, und wer wird dieses bei der ausgedehnten Freiheit, die von Seiten des Lord *Clancarty* verlangt wird, nicht einzuräumen genöthigt seyn, dass die oft vorkommenden Ausdrücke »*jus-qu'à la mer*« immer als gleichlautend mit dem weniger gebräuchlichen Ausdruck »*jusqu'à dans la mer*« gebraucht worden sind.

Es ist übrigens nicht zu verkennen, dass die in dem Protocoll vom 23. Februar vorkommenden Aeusserungen einige Veranlassung zu den irrigen Deutungen gegeben haben, die der erste Artikel der Wiener Convention erhalten hat, indem damals wirklich behauptet wurde, dass nicht alle Nationen in gleichem Mase an der Freiheit der Rheinschiffahrt Theil zu nehmen befugt seyen.

Ueber den Sinn dieser Behauptung, über ihre Vereinbarkeit mit dem Pariser Frieden, und den frühern Beschlüssen des Congress-Comite, über die Frage in wie fern förmliche Beschlüsse durch gelegentliche Aeusserungen modificirt werden können, würden wir hier Gelegenheit nehmen, uns in nähere Erörterungen einzulassen, wenn wir berufen wären, die Rechte fremder Nationen zu vertheidigen. In dieser Lage befinden wir uns aber nicht. Wir sprechen nur für unsere eigenen Rechte und für die Rechte anderer Uferbewohner, und so möge es hier an der Bemerkung genügen, dass, welches auch der Sinn jener

gelegentlichen Behauptungen seyn mag, deren 'Absicht und Wirkung dennoch die nicht seyn kann, die den Uferbewohnern selbst einmal zugesicherten Rechte zu beschränken, und gegen die preussischen Unterthanen, wenn sie die Freiheit des Rheines bis in die See verlangen, nichts widriges daraus gefolgert werden mag.

Man hat sich unlängst in öffentlichen Blättern um die eingeschränkere dem 1. Artikel gegebene Deutung zu rechtfertigen, auf den 19. Artikel berufen, in dem die Freiheit des Rheines nur bis zu den Ausflüssen des Rheines nicht bis zur See selbst ausgesprochen ist. Allein da der 19. Artikel nur von Aufhebung der Stapelgerechtigkeiten spricht, dergleichen nur auf dem Laufe des Stromes bekannt waren, so musste hier ein beschränkterer Ausdruck angewendet werden, als in dem 1. Artikel der das allgemeine Princip aussprach, demzufolge erst im 19. Artikel auch die Aufhebung der Stapelgerechtigkeit festgesetzt ward. Eine Beschränkung des 1. Artikels selbst kann aus dem 19. Artikel keineswegs gefolgert werden.

Man hat sich ferner zur Begründung des Satzes, dass die Wiener Schiffahrts-Convention nur die Fluss-Schiffahrt betreffe, auf die unter dem $\frac{13}{25}$ September 1818 zwischen Preussen und Russland abgeschlossenen Tractaten berufen. Man setzt voraus, dass die Verhältnisse der Weichelschiffahrt die nämlichen, wie der Rheinschiffahrt seyn müssen, und die Rechte, die Preussen an den Weichselausflüssen nicht aufgegeben habe, auch dem niederländischen Staate auch eingeräumt werden müssen.

Ehe wir die Richtigkeit dieses Schlusses beleuchten, halten wir es für nöthig zu bemerken, dass die preussischer Seits den russischen Unterthanen eingeräumten Rechte ausgedehnter und genauer bestimmt sind, als alles dasjenige, wozu der Holländische Gesandte sich bisher erboten hat. Dem Rechte, die Durchfuhr gewisser Artikeln zu verbieten, hat Preussen völlig entsagt, und die Transitgebühren, die Preussen sich vorbehalten hat, sind durch gegenseitige Uebereinkunft unveränderlich bestimmt.

Holland will sich jetzt aber zu nichts anderm verbinden als die Fluss-Schiffahrt nicht zu erschweren, die Verbindung mit der See aber überall seinen Gesetzen unterwerfen und behauptet, Deutschland müsse sich in dieser Hinsicht auf die Triebfeder seines eigenen Interesses verlassen, die der Besorgniss keinen Raum lassen könne, dass Holland den Transit zum Nachtheil des deutschen Handels jemals zu sehr erschweren werde.

Holland besteht also auf seinem Rechte, den Transit einzelner Handelsartikel, z. B. des Thee, Salzes u. s. w. völlig zu verbieten, und wenn es den Transit der meisten andern Artikel gegen eine zwar gemässigte immer aber noch hohe Abgabe von 3 und 4 pCt. gestattet, so bürgt uns doch nichts dafür, dass diese Rechte der Holländischen Con-venienz nach nicht in Zukunft wieder erhöht werden.

Uebrigens scheint uns die Voraussetzung, dass die Weichselschiffahrt den nämlichen Grundsätzen wie die Rheinschiffahrt unterworfen werden müsse, völlig unrichtig, und daher gar kein Grund vorhanden zu seyn, die Stipulationen der Wiener Convention über die Rheinschiffahrt nicht so wohl aus den officiellen Verhandlungen über diesen Gegenstand, als aus den nachherigen Vereinbarungen zwischen Preussen und Russland über die Weichselschiffahrt zu erklären.

Die Rheinschiffahrts-Convention war bestimmt, die Ausführung der Beschlüsse des Pariser Friedens zu bewirken. Diese unter den vier Hauptmächten Europa's verabredeten Beschlüsse, standen unwiderruflich fest, ehe der Holländische Staat seine neue Existenz erhielt.

Als die Holländische Regierung nun in Wirksamkeit trat, war sie, wie oben bereits ausgeführt worden ist, an die Beschlüsse des Pariser Friedens gebunden; sie konnte keine Rechte in Anspruch nehmen, die mit diesem Frieden in Widerspruch standen, mithin nichts vornehmen, wodurch die Freiheit des Rheines beschränkt würde.

Andere Verhältnisse treten bei der Weichselschiffahrt ein. Hier war der Besitz Preussens, durch Verträge und eine lange Reihe von Jahren geheiligt, eben so unangreifbar wie die Souveränitäts-Rechte

anderer Staaten. Hier konnte und wollte der Pariser Frieden zur Beschränkung der Souveränität kein neues Recht einführen.

Was Preussen hier zu Gunsten des Handels seiner landeinwärts gelegenen Nachbarn, zur Beförderung der Fluss-Schifffahrt that, geschah vermöge seiner liberalen Regierungs-Maximen oder allgemeiner völkerrechtlichen Principien, deren Anwendung aber aus unzähligen Rücksichten Beschränkungen zulässt. Die wirklichen für die Weichsel verabredeten Bestimmungen können also nicht das entfernteste Motiv zur Interpretation der Rheinschifffahrts-Convention hergehen.

Mit Recht haben wir also behauptet, dass es eine auffallende und schwer zu erklärende Erscheinung war, wenn Holland in Mainz endlich öffentlich mit der, dem Pariser Frieden und der Wiener Convention widersprechenden Behauptung aufgetreten ist, dass die übrigen Anwohner des Rheins sich nicht um die am Ausfluss des Rheines von ihm eingeführten Rechte zu bekümmern haben.

Dürften wir eine Vermuthung wagen, so würden wir den Schlüssel zur Erklärung dieser Erscheinung in der Stimmung der deutschen zur Central-Commission abgeordneten Commissarien zu finden glauben. Wie Herr *Eichhof* in seiner pragmatisch geschichtlichen Darstellung Pag. 47 berichtet, bemerkte der Preussische Gesandte gleich nach seiner Ankunft in Mainz, dass seine Collegen bei der Central-Commission hauptsächlich nur die Umschlagsrechte in Cölln und Mainz anfeindeten; auch der badische Commissär klagte darüber, dass man die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlags-Rechtes als das hauptsächlichste Criterium der Freiheit des Rheines zu betrachten scheine.

Um die Unrichtigkeit dieser Ansicht darzuthun, bedarf es ausser dem, was über den Sinn der Convention oben bereits gesagt worden ist, kaum noch der Bemerkung, dass, nachdem das Princip der Freiheit des Rheines längst unwiderruflich festgesetzt war, noch darüber berathschlagt wurde, ob auch die Aufhebung der noch bestehenden Umschlags-Rechte nöthig sey. Wirklich wurde die Aufhebung der

Umschlags-Rechte erst in der Sitzung vom 25. Februar 1815 festgesetzt. (Klüber 9. Heft, N.^o 59.)

Die stipulirte Freiheit des Rheines hatte also ein anderes Object, als die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Stapelrechts, und da der Rhein auf seinem übrigen Laufe von Basel bis zur holländischen Gränze seit der Convention vom Jahre 1804 wirklich frei war, so konnte dieses andere Object wohl nichts anders seyn, als die mannigfaltigen Rechte, Licente und Zölle, wodurch Holland sich den Handel auf dem Rheine bis zu seinem Ausfluss in die See zinsbar macht.

Dadurch, dass die Majorität der Central-Commission dieses wichtige Object aus dem Auge verloren und sich fast nur mit Aufhebung der Stapelrechte beschäftigt hat, ja diese sogar verfügt wissen wollte, ehe die definitiven Reglements über die Rheinschifffahrt verabredet waren, ist der Standpunct der Negociation verrückt und die Unterhandlung so verwickelt worden, dass nicht mehr abzusehen ist, wann Deutschlands gerechte Erwartungen in Erfüllung gehen werden.

Holland hat diesen Irrthum aufs geschickteste benutzt, die Anforderungen der Central-Commission auf alsbaldige Aufhebung des Umschlags-Rechtes kräftig unterstützt, sich aber dadurch in dem Besitz seiner Zölle erhalten, und den Weg zu der Behauptung gebahnt, dass seine Erhebungen an den Ausflüssen des Rheinstromes unabhängig von den Stipulationen des Pariser Friedensschlusses und der Wiener Congress-Acte fortbestehen können.

Endlich war es so glücklich, für diese auffallende, Deutschland höchst nachtheilige Behauptungen Vertheidiger in vielen deutschen Zeitschriften, ja in der Mitte der Central-Commission zu finden.

Wenn man die Heftigkeit erwägt, womit das Umschlagsrecht angegriffen worden ist, so muss bei dem unbefangenen Publicum die Vermuthung entstehen, dass dieses Recht auch in seiner jetzigen Gestalt sich als für den Rheinhandel in hohem Grade nachtheilig erwiesen habe. Es wird also nicht überflüssig seyn, einige Thatsachen anzuführen,

um auch in dieser Hinsicht irrigen Urtheilen und vorgefassten Meinungen zu begegnen.

Offenbar verdankt die Stadt Cölln den Ursprung ihres ehemaligen Stapelrechtes der Natur der Sache und den Vortheilen ihrer Lage. Bekannt ist es, das auf dem Niederrhein bis Cölln zu, das Rheinbett Schiffe von viermal grösserer Ladungsfähigkeit zulässt, als oberhalb Cölln; dass von Mainz bis Strasburg zu, eine ähnliche Verschiedenheit in einem geringern Verhältnisse obwaltet.

Der Gebrauch dieser grössern Schiffe ist dem Handel vortheilhaft, theils weil die Frachten dabei wohlfeiler berechnet werden können, theils weil diese Schiffe unter den Windstössen, denen die Fahrt auf dem Niederrhein bei dem daselbst flachen Ufer häufiger ausgesetzt ist, weniger leiden, als kleinere, ihrer Construction nach weniger solide Schiffe. Zudem beschäftigt sich der Rheinhandel grösstentheils mit flüssigen und fetten Waaren, die bei langwierigen Transporten dem Verderben ausgesetzt sind, und unterwegs nachgesehen, angefüllt und mit Sorgfalt wieder verpackt werden müssen.

Diese Umstände zusammen genommen, bestimmen Cölln zu einem natürlichen Umladungsplatz für die meisten Waaren, womit der Rheinhandel sich beschäftigt.

Ein durch die Natur der Sache herbeigeführter Gebrauch wurde in der Folge zum Gesetz erhoben, durch Privilegien befestigt, über die Gränzen der Natur der Sache ausgedehnt, zu Bedrückungen der natürlichen Handelsfreiheit misbraucht und veranlasste daher vielfache und vielleicht nicht ungegründete Beschwerden. Vielfache Milderungen des Stapelrechts erfolgten schon unter der Reichsstädtischen Verfassung; seit dem Jahr 1796 wurde dasselbe gar nicht mehr ausgeübt, und dessen völlige Aufhebung ward endlich durch die Rheinschiffahrts-Convention vom Jahr 1804 ausdrücklich ausgesprochen. Mit weiser Vorsicht hütete man sich jedoch, mit den Misbräuchen auch das Nützliche abzustellen, und behielt im Interesse der Schifffahrt die Nothwendigkeit des Umla-

dens für die dem grössern Handelsverkehr angehörigen Waaren und mit Ausnahme vieler Landesproducte als Policeianstalt bei; man errichtete Schiffergilden, in die jeder hinreichend qualificirte Schiffer eintreten konnte, und setzte die bei der Umladung zu erhebenden Gebühren mit Rücksicht auf die Kosten der Umladung und der Erhaltung der dazu nöthigen Anstalten auf eine unveränderliche Weise fest.

Dieser Zustand der Dinge scheint in der That zu wenig Klagen Anlass gegeben zu haben. Die Mehrzahl der Handelskammern, über die Nützlichkeit der Umschlagsrechte von der Französischen Regierung zum Bericht aufgefordert, stimmte für deren Beibehaltung. (Klübers Congress - Act, 9. Heft, Pag. 57.)

Diese Aeusserungen der Handelskammern reichen wohl zum Beweise hin, dass das Umschlagsrecht weder an sich noch durch die Art seiner Ausübung dem Handel nachtheilig war. Herr *Eichhof* äusserte sich daher auch in seinem dem Wiener Ausschuss unter dem 20. Februar 1814 erstatteten Berichte dahin, dass er nur einige Modificationen desselben nöthig halte; namentlich wünscht er, dass alle durch die Rheinschiffahrts-Convention vom Jahre 1804 nicht authorisirten Abgaben abgeschafft werden, und alle Landesproducte von geringem Werthe, so wie diejenigen, die ihrer natürlichen Beschaffenheit nach, den Umschlag nicht ohne Gefahr erleiden können, von diesem Rechte völlig ausgenommen würden.

Diese Wünsche sind hier in Cölln längst erfüllt. Um der Behauptung, als würde das Umschlags-Recht nur zum Vortheil der städtischen Cassa und der cöllnischen Spediteurs ausgeübt, zu begegnen, und dem die Handelsfreiheit begünstigenden Zeitgeist zu huldigen, hat die Stadt Cölln sich aus eigenem Antriebe bewogen gesehen, durch einen von der Regierung genehmigten Beschluss vom 18. Mai 1818 auf den Umschlag der meisten Landesproducte, so wie aller ihrer Natur nach dazu ungeeigneten Waaren zu verzichten, die Erhebung aller durch die Convention vom Jahr 1804 nicht authorisirten Gebühren und nament-

lich aller Abgaben von nicht wirklich überladenen Waaren aufs strengste zu untersagen; dagegen die volle Bezahlung des ganzen Hafenpersonals auf die Stadtcassa zu übernehmen. Auch hat die Stadt sich bemüht, Krahen, Werft und Lagerhäuser in dem besten Zustand zu erhalten, so dass von dem handelnden Publikum die gute Ordnung des hiesigen Hafens gepriesen wird.

Noch im vorigen Jahre, als die Rede davon war, den Stapel gegen Holland nach einer andern Stadt zu verlegen, haben alle Handelskammern gegen diese Masregel gestimmt, hauptsächlich, weil die trefflichen Anstalten des cöllnischen Hafens nicht leicht an einem andern Orte einzurichten wären.

Und dieses so beschaffene, so ausgeübte und mit so vielen nützlichen Anstalten verknüpfte Umschlagsrecht wird als ein Gegenstand bezeichnet, den Deuthland vor Allem bekämpfen, an dem dem Vaterlande mehr liegen soll, als an den drückenden Licenten und Verboten, die beim Aus- und Eingange des Stroms von Holland erhoben werden? Wahrlich, wir können nicht glauben, dass die ein solches behaupten, von der Lage der Sache vollkommen unterrichtet seyen. Wir können kaum glauben, dass sie mit allen den Schwierigkeiten und Verwirrungen bekannt sind, die aus der Aufhebung der Umschlagsrechte wahrscheinlich entstehen werden. Welche missliche Folgen eine unbedingte dem Handelsmann gegebene Freiheit, seine Waaren, welche immer einem Schiffer anzuvertrauen, die dem Schiffer gegebene Freiheit, seine Fracht, wo es ihm gutdünkt, abzusetzen, wahrscheinlich nach sich ziehen würde, darüber kann man sich aus den an der Weser gemachten Erfahrungen belehren. Dasselbst hat ein solches Verhältniss bestanden. Welche Klagen sind aber dadurch nicht beim Handelsstande entstanden? Die Schiffer haben daselbst alles Vermögen, der Handelsstand alle Sicherheit verloren. Im Ganzen sind die Frachten dadurch vertheuert worden: man lese darüber die Denkschrift nach, die von den Deputirten des bremischen und oberländischen Handelsstandes unter

dem 25. August 1815 ihrem Committen überreicht worden ist. (*Nau Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels*, N.^o 82.)

Wahrlich, der Rheinhandel würde wenig gewinnen, wenn solche Wünsche in Erfüllung giengen. Der Handelsstand theilt dieselbe nicht und wir befürchten immer, dass es schwer seyn wird, die Vortheile, die das Umschlagsrecht dem Grosshandel gewährt, durch andere Einrichtungen zu ersetzen. Wenn es aber erwiesen ist, dass das Umschlagsrecht mit keiner wesentlichen Beschwerde für den Handel verbunden war, soll es dann nicht Unwillen erregen, wenn man in Deutschland selbst immer nur die Umschlagsrechte anfeindet, die Befreiung des Rheines von den in Holland diesem deutschen Strome angelegten Fesseln aber völlig aus dem Auge verliert?

Dass während des Intermisticum die wirkliche Aufhebung der Umschlagsrechte nicht gefodert werden könne, ist von Preussen aufs überzeugendste dargethan worden. Die Acten über diesen Punct sind nach der Erklärung vom 26. August l. J. für geschlossen zu halten, und der cöllnische Handelsstand kann mit Gewissheit erwarten, dass diese grosse seinen Handelsverhältnissen in mancher Hinsicht gefährliche Masregel nicht vor dem definitiven Reglement eintreten werde.

Wenn aber den bestehenden, feierlich beschwornen Völkerverträgen genug geschehen, und Deutschlands gerechte Erwartungen erfüllt werden sollen, so darf diess definitive Reglement, wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, sich nicht blos auf die Fluss-Schiffahrt beschränken; es muss dasselbe auch die Verbindung mit der See umfassen: und wenn diess geschieht, wenn der deutsche Rhein endlich von fremden Fesseln befreit, dem deutschen Handel eine leichte Verbindung mit allen Seeplätzen gewährt, so wird kein Cöllner über den Verlust der Umschlagsrechte eine Klage mehr ausstossen, sondern mit dem gesammten Deutschland die Weisheit der Regenten segnen, denen sein Vaterland die Wiedereinsetzung in die mit dessen Lage verbundenen Rechte zu verdanken hat. Cölln am 1. October 1819.

XXI.

Bemerkungen des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten vorstehende Abhandlung betreffend; zum 160. Protocoll vom 3. December 1819.

NASSAU. Ich halte es nicht für unzweckmässig, die nachfolgenden Bemerkungen zu Protocoll zu geben.

Die unterm 1. October d. J. von der Handelskammer in Cölln dem königl. Preussischen Staats-Ministerium überreichte, auch im Druck verbreitete Abhandlung, über die Frage: »Soll der Rhein bis *in* oder »bis *an* das Meer frei seyn?« verdient eine nähere Beleuchtung, indem darinn wiederholt dargestellt wird, was für die Behauptung der Stadt Cölln, gegen die Majorität der Central-Commission, bisher angeführt worden ist. —

Wenn es durch diese Bemerkungen klar werden wird, dass die angefochtene Majorität der Central-Commission selbst niemals etwas anderes gewollt hat, als den Rhein in dem Grade frei zu machen, dass der Stadt Cölln, *als einer rheinischen Handelsstadt*, kein Wunsch mehr übrig bleiben kann; — dann ist auch zugleich der Beweis geliefert, dass Cölln für andere Vorthelle streitet, als für bloßes Handelsinteresse, dass die *Beibehaltung von Zwangsrechten* im Hintergrunde liegt, welche freilich für die Zukunft hinwegfallen müssen. —

Der Schriftsteller der Stadt Cölln gleitet im Eingang seiner Darstellung über die bisherigen Discussionen der Central-Commission, welche Bestimmungen des Wiener Vertrags nämlich schon durch die interimistische Instruction, und welche erst durch das definitive Reglement zur Ausführung zu bringen seyen, hinweg, und gehet sogleich zu der Behauptung des königl. Niederländischen Bevollmächtigten über, dass jener Vertrag den Seerechten, die Holland an den Mündungen des Stroms ausübe, keine Schranken gesetzt habe. —

Allerdings muss man sich über diese Vorfrage wohl verstehen.

Der Eingang zu einer Streitschrift gegen Holland ist aber übel gewählt, wenn der Schriftsteller der Stad Cölln damit beginnt, aus der Geschichte und öffentlichen Urkunden den Beweis zu liefern, dass Holland schon seit 1580 im Besitz eben dieser Seerechte war, dass es sich selbst contradictorisch darinn erhalten hat.

Aus dieser uralten Herrschaft *von Holland* über die Ausmündungen des Rheins, soll Deutschland sich im Kampfe *gegen Frankreich* losgerissen haben.

Um den Zusammenhang zu finden, wie Deutschland im Kriege gegen Frankreich etwas über Holland habe gewinnen können, während doch Holland im Bündniss mit Deutschland gemeinschaftlich den Krieg gegen Frankreich geführt hat, lesen wir die sonderbare Hypothese, dass Holland *ex nova gratia* reintegrirt worden sey, sich daher wohl jede Bedingung habe gefallen lassen müssen. —

Die natürliche Veranlassung des 5. Artikels des Pariser Friedens lässt man wohl absichtlich unberührt. — Wer kennt nicht den Zustand der Rheinschiffahrt vor der Uebereinkunft zwischen Frankreich und Deutschland, wer läugnet das Gute, was aus der Convention von 1804 hervorgieng? Das linke Rheinufer war durch den Pariser Frieden bestimmt, in den Besitz mehrerer deutschen Fürsten zu kommen, wie dieses vor dem Lüneviller Frieden der Fall war: wollte man nun bei getheilter Landeshoheit, den alten Zustand der Rheinschiffahrt wieder eintreten sehen, oder war es nicht vielmehr wesentlich, *in diesem Augenblick* dafür zu sorgen, dass der Rhein ein organisches Ganze bleibe, wie er es geworden war, als er die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bildete. —

Der Art. 5, soweit er den Rhein betrifft, hatte keine ausgedehntere Tendenz als diese Einheit des Schiffahrts-Systems zu erhalten: — alle nähere Bestimmungen sind ausschliesslich aus dem spätern Wiener Vertrage zu schöpfen, und ausdrücklich dahin verwiesen worden. Dieser hat aber über das holländische Seerecht nichts bestimmt. —

Die Majorität der Central-Commission hat daher den Satz aufgestellt, dass das Seerecht keinen Gegenstand ihrer Verhandlungen ausmachen könne: — und dass man auf dem Wege eines Handelsvertrags suchen müsse, den Schaden welcher dem Rheintransit dadurch verursacht werden könne, zu beseitigen. —

Der Schriftsteller der Stadt Cölln weis sich besser zu helfen; er sagt nämlich: »Doch sey es auch, dass im Allgemeinen sich ein solches Seerecht selbst in dem Sinne, wie es nunmehr von Holland behauptet wird, aus den Grundsätzen des Völkerrechtes deduciren lasse, »so können dessen Folgerungen nicht zu Gunsten von Holland angewendet werden, da dieser Staat sich nicht mehr in uneingeschränktem Besitz aller mit der Souveränität verknüpften Rechte befindet, sondern »die Schranken nothwendig erkennen muss, die sich aus der Art und »dem Zeitpunkt seiner Entstehung natürlich ergeben: denn es darf nicht »vergessen werden, dass der Holländische Staat erst durch den Art. 6. »des Pariser Friedens durch die damals Europa regenerirende Mächte »constituirt worden ist, und diese Mächte laut in dem Art. 5. des Pariser Friedens die Absicht, alle Handelsbeschränkungen zwischen den »Europäischen Nationen soviel wie möglich aufzuheben, und namentlich den Rhein von allen Fesseln zu befreien, erklärt haben.«

Also aus der Art und dem Zeitpunkt der Entstehung von Holland soll die Nichtexistenz eines der Regel nach eingeräumten wesentlichen Hoheitsrechtes gefolgert werden können. —

Man fühlt die Schwäche dieses Arguments und recurirt auf die Wiener Protocolle. Diese aber geben eben so wenig Licht über den Punkt der Seerechte. — Gewiss ist dass die Rheinstaaten den Engländern die verlangte Schifffahrt auf dem Rhein, ausdrücklich verweigert haben.

Dem eignen Ermessen der Handelskammer kann man anheim geben, zu beurtheilen, wie lange wohl eine directe Schifffahrt vom Rhein in die See dauern möchte, wenn man den fremden Häfen zum Voraus

die Reciprocität abgeschlagen hat. — Wie wenig treffend ist dagegen die Bemerkung, dass Cölln nicht berufen sey, die Rechte fremder Nationen zu vertheidigen.

Man winde sich durch alle indirecte Schlüsse: das Resultat bleibt immer, dass der Art. 1. des Wiener Vertrags über das Seerecht nichts bestimmt hat, und dass solches als an sich bestehend angenommen werden muss. —

Durch diese Lage der Sache ist aber an und für sich noch nichts verlohren.

Wenn die Majorität der Central-Commission vorschlägt, dass nöthigen Falls, nähere Bestimmungen durch besondere Handelsverträge gegeben werden mussten; so ist sie mit der Stadt Cölln ganz derselben Meinung, dass der Flor des Rheinhandels das letzte Ziel aller diplomatischen Erörterungen seyn muss. —

Der Rheinhandel aber wird blühen, wenn die Rheinstrasse wohlfeiler bleibt, als alle andre damit concurrirende Wasser- und Landstrassen.

In diesem Ziele müssen sich alle Partheien freundlich wiederfinden. Das ist jener grosse Gesichtspunct, unter den sich alle vereinigen lassen, — Holland, — die Stadt Cölln, — alle Rheinstaaten, sie alle leitet ein und dasselbe Interesse, dem herrlichen Strome das Leben zu erhalten, zu welchem die Natur ihn bestimmt hat.

Glaubt die Stadt Cölln den Schlüssel zu diesem Zustande zu finden, wenn das Napoleonische Decret vom 21. October 1811 auf den Armen des Rheins wieder hergestellt würde? — sie hüte sich eine voreilige Forderung aufzustellen. Ist nicht bekannt, dass die jetzigen alten Rheinzölle in Holland weit geringer sind als das Rheinoctroi für eine gleiche Distanz: könnte man sich nicht im Calcul täuschen. —

Nein, den wahren Weg hat der Wiener Vertrag vorgezeichnet.

Zuerst organisire man die Schifffahrt nach dem ausgesprochenen Princip der freien Concurrenz, — man überlasse dem Handelsstand sei-

ne Reihsfahrten zu reguliren, wie es der Gang des Handels erfordert. Wir bekommen andurch niedrige Frachtpreise, verminderte Spesen, erleichterte Hafenabgaben, auch der Schiffer wird besser bestehen. —

Können wir auch dann noch auf dem Rheine keine Concurrenz halten, alsdann liegt der Grund allerdings in dem holländischen Abgabensystem. Ungerecht aber ist es, ihn jetzt schon dort zu suchen, während wir selbst noch nichts gethan haben, um den Transit von den unnöthigen Lasten zu befreien. —

Wird Holland alsdann wohl Anstand nehmen, unsern Anträgen gerechtes Gehör zu geben: wird nicht das eigene Interesse die Holländische Regierung dazu hinleiten.

Und müssen wir uns jetzt nicht, so lange die Wiener Beschlüsse bei uns unvollzogen sind, der gerechten Einrede aussetzen, dass in unsern eignen Einrichtungen der Grund zu unsern Klagen liege! —

Kann es wirklich bedenklich seyn, zuerst bei uns den Anfang zu bessern Einrichtungen zu machen, hat nicht Holland in unsern Häfen denselben Schutz nöthig, den wir in den seinigen verlangen, ist nicht der Verkehr wechselseitig?

Aber freilich die Schutzwehre durch den gezwungenen Umschlag zu Cölln, haben wir nicht nöthig. Dieser und das Seerecht haben nicht den geringsten Zusammenhang miteinander. Ja, darin liegt einzig und allein der Grund der bisherigen Verzögerungen, dass man diese unverkennbare Wahrheit nicht zugeben will. — Und doch kann — damit ich es nochmals sage — eher eine Foderung an Holland nicht gestellt werden, als bis nach Hinwegräumung aller Hindernisse auf dem Rhein selbst klar werde ob und in welchem Grade nachtheilig jenes Seerecht auf den Handelszug einwürket.

Am Schlusse der Abhandlung lesen wir noch eine Schutzrede für den gezwungenen Umschlag; hoffentlich wird es die letzte seyn.

Wenn die Natur des Stroms, oder die Beschaffenheit einzelner Ladungen, einen Umschlag auf dem Unterrhein vortheilhaft macht, so wird dieses nach wie vor geschehen.

Aber der Handel wird dazu denjenigen Hafen suchen, der ihm neben guten Anstalten die grösste Wohlfeilheit darbietet. Es wird dann der Fall nicht seyn, dass an einen Umschlagzwang eine Geldauflage auf den Rheinhandel, und alle die Einrichtungen geknüpft werden könne, die jetzt den Rheinhandel erschweren und vertheuern; eine übersetzte Schifferzahl, dadurch herbeigeführte zu hohe Frachtpreise, und andere bekannte Misbräuche, — kurz, in Reihenfahrten, welche der Handelsstand nach seiner Convenienz von Hafen zu Hafen regulirt, finden sich alle Einrichtungen wieder, die man als nützlich bei dem Umschlag anpreisst, während alle Nachtheile des Zwangs verschwinden.

Was die Stadt Cöln durch den Beschluss vom 18. Mai 1818 gethan, hilft dem Handel nichts, und hat sie keine Opfer gekostet. — Was nutzt die freie Thalfahrt mit Producten des Landes, wenn der Schiffer keine Rückfracht nehmen kann. — Was die Stadt-Casse an Gebühren von *nicht umgeschlagener* Waaren aufgegeben hat, gewinnt sie doppelt dadurch, dass sie von den übrigen nunmehr allgemein das Maximum erhält.

Damit ist der Missbrauch der Hafenabgaben noch lange nicht abgestellt: nur an den wirklichen Gebrauch der Hafenanstalten darf die dafür bestehende Retribution geknüpft seyn.

Nutzlos ist es, jetzt noch mit Schwierigkeiten und Verwirrungen schrecken zu wollen, welche die Aufhebung des gezwungenen Umschlags in Cöln nach sich ziehen könne: findet nicht gerade in der unbedingten Freiheit der Handelsstand wieder das Mittel, regelmässige Versendungen nach seinem Bedürfniss einzuleiten; hat sich etwa auf der Weser der Handelsstand anders geholfen.

Der Handelsstand endlich soll nun gar den Wunsch nicht mehr theilen, die gezwungene Umschlagsrechte verschwinden zu sehen:

Welche Behauptung! hier redet die Cöllnische Handelskammer als wahrer Repräsentant des rheinischen Handelsstandes: unter andern die Stadt Düsseldorf wird ohne Zweifel eine Dankadresse votiren. —

Zum Schluss wiederhole ich nochmals: was Cölln als Handelsstand wünschen kann, dass nämlich die Rheinstrasse durch Wohlfeilheit alle andere Concurrenz ausschliesse, das ist unser aller Wunsch und Bestreben: was sie aber als Stapelstadt noch weiter fodert ist unnatürlich, ungerecht, durch die heiligsten Verträge für immer aufgehoben.

Gezeichnet: ROESSLER.

I n h a l t.

Fortsetzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes VI. Heft.)

	<i>Seite</i>
XVIII. Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbsindustrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren. Siehe Jahrbücher des K. K. politechnischen Instituts in Wien. I. Band. Wien 1819.	195
XIX. Nach Inhalt des vorhergehenden Hefts hat die herzoglich Nassauische Gesandtschaft am Bundestage wegen dem bisherigen Fortbestand der Stapeln auf dem Rhein eine vertrauliche Note übergeben, die auf gleiche Art von der königl. preussischen Gesandtschaft beantwortet wurde.	217
XX. Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn? Eine Abhandlung, dem königl. Preussischen Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Cölln.	243
XXI. Bemerkungen des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten vorstehende Abhandlung betreffend; zum 160. Protocoll vom 3. December 1819.	264

Verzeichnis

der in der Provinz Posen vorhandenen

(I) Bienenstöcke

Nach dem Stande am 1. October 1864. Die Bienenstöcke sind in der Provinz Posen in der Zahl von 100,000 vorhanden.

XII. Nach dem Stande am 1. October 1864. Die Bienenstöcke sind in der Provinz Posen in der Zahl von 100,000 vorhanden.

XIII. Nach dem Stande am 1. October 1864. Die Bienenstöcke sind in der Provinz Posen in der Zahl von 100,000 vorhanden.

XIV. Nach dem Stande am 1. October 1864. Die Bienenstöcke sind in der Provinz Posen in der Zahl von 100,000 vorhanden.



Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt

Bd.: 2. 1819, H. 6

Mainz 1819

4 Merc. 705 h-2,1/8

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10228028-2